



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: 0758/07	DATA: 31/5/2007
INÍCIO: 9h23min	TÉRMINO: 15h06min	DURAÇÃO: 4h44min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 4h43min	PÁGINAS: 111	QUARTOS: 57

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Presidente da Gol Transportes Aéreos S.A.
JORGE ANDRÉ FERNANDES CAVALCANTE - Presidente da Associação de Familiares e Amigos das Vítimas do Vôo 1907.

SUMÁRIO: Tomada de depoimento.

OBSERVAÇÕES

Há termos ininteligíveis.
Há orador não identificado.
Houve intervenção fora do microfone. Inaudível.
A reunião foi suspensa e reaberta.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro aberta a 12ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise do Sistema de Tráfego Aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800, da Gol (Vôo 1907), e um jato Legacy, da América ExcelAire, com mais de uma centena de vítimas.

Encontra-se sobre as bancadas cópia da ata da 11ª reunião.

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Solicitada a dispensa da leitura da ata, em discussão. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discuti-la, em votação.

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

Aprovada.

Sras. e Srs. Parlamentares, hoje nós teremos 2 oitivas: a do nobre Presidente da Gol, Constantino Júnior, que já se encontra presente, e, às 13 horas, do Presidente da Associação dos Amigos e Parentes das Vítimas do Vôo 1907. Amanhã teremos uma reunião às 9 horas para tratar daquele problema dos aeroportos, do site que o Relator fez, em que o Deputado Gabeira tem insistido, e nós achamos que poderá ser uma primeira medida prática da Comissão para melhorar sobretudo o atendimento ao usuário, porque não é incomum o usuário ter os seus vôos atrasados e ficar horas a fio no aeroporto sem nenhuma informação. Eu já citei aqui mais de uma vez o caso que ocorreu comigo — brincando eu digo que não estão respeitando nem o Presidente da CPI —, quando cheguei ao aeroporto para viajar para Teresina, o vôo estava previsto para 20h06min, nós saímos às 23 horas e continuava no monitor a informação de que o vôo estava previsto para 20h06min. Nós precisamos agir de maneira rápida para que haja uma integração maior entre as companhias e a INFRAERO para que essa informação passe em tempo real, de modo que o usuário seja respeitado, seja comunicado e tome sua decisão a partir de uma informação real.

Ordem do Dia.

Esta reunião de audiência pública foi convocada para a tomada de depoimento do Sr. Constantino de Oliveira Júnior, Presidente da Gol Transportes



Aéreos S.A, às 9 horas, e, às 13 horas, do Sr. Jorge André Fernandes Cavalcante, Presidente da Associação dos Familiares e Amigos das vítimas do voo 1907, da Gol. Convido o Sr. Constantino Júnior a tomar assento à mesa.

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. Esses 20 minutos, nobre depoente, são elásticos. Nós temos sido flexíveis nesse tempo para que o depoente possa fazer a sua exposição completa, da maneira que fique mais clara. O Relator disporá do tempo que for necessário para suas interpelações. O autor do primeiro requerimento apresentado e aprovado terá o prazo de 15 minutos, computadas as respostas do depoente, e os Deputados inscritos, então, terão 10 minutos, como de praxe, incluindo as respostas do depoente.

Para atender às formalidades legais, foi firmado o “Termo de Compromisso”, que integra o formulário de qualificação, de cujo teor faço a leitura:

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

Com a palavra o Sr. Constantino Júnior, por até 20 minutos, com a elasticidade necessária.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Muito obrigado. Bom-dia, Deputado Presidente, Deputado Relator, Sras. e Srs. Deputados, senhoras e senhores. Se o senhor me permite, eu gostaria de abrir mão dos 20 minutos de depoimento e já seguir para as perguntas e as dúvidas que os nobres Deputados tenham a respeito do caso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem. A critério de V.Sa. Então vamos passar a palavra ao Relator, pelo tempo que lhe convier, para fazer a sua interpelação.

Com a palavra o nobre Relator, Deputado Marco Maia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Com essa posição do Sr. Constantino, eu ganhei mais 20 minutos, Sr. Presidente? (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O tempo de V.Exa. é ilimitado, dentro dos limites da razoabilidade, evidentemente.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Bom-dia a todos e a todas Sras. e Srs. Deputados; bom-dia, Sr. Presidente; bom-dia, Sr. Constantino de Oliveira Júnior, Presidente da Gol Transportes Aéreos. Nós fizemos questão, Dr. Constantino, de convidá-lo para prestar depoimento nesta CPI porque nós estamos discutindo, debatendo, além do acidente envolvendo o avião da Gol, que é a parte estruturante do debate que nós estamos fazendo nesta CPI, sobre essa falada crise do setor aéreo vivida no País nesses últimos meses. E o convidamos porque, além de o avião da Gol estar envolvido com aquele trágico acidente, nós queremos também ouvir as companhias aéreas, ouvir todos os atores, operadores do sistema de transporte aéreo do País para que a gente possa ter impressões, para que possa conhecer com mais profundidade o setor aéreo brasileiro e, a partir disso, esta Comissão sugerir mudanças, sugerir alterações, sugerir o fortalecimento de algumas áreas para que nós não tenhamos mais no Brasil acidentes como o acidente que envolveu o avião da Gol, mas também não tenhamos mais crises aéreas como as que nós enfrentamos nesse último período.

Eu dividi as minhas perguntas em 4 fases. Vou procurar fazê-las o mais rapidamente possível, para que V.Sa. possa responder e dar a oportunidade aos Srs. e às Sras. Parlamentares de também fazerem perguntas e questionamentos. Eu vou perguntar e V.Sa. já pode ir imediatamente respondendo a cada uma das perguntas, porque acho que esse método funciona melhor. Iniciando, então. Além dos prejuízos irreparáveis das pessoas que perderam a vida de seus familiares, a Gol foi uma empresa que também sofreu com o acidente do Vôo 1907, ocorrido no dia 29 de setembro do ano passado. Certamente o mais grave da aviação brasileira e da própria Gol. Foi, talvez, o primeiro acidente sofrido pela companhia.

Eu queria começar perguntando se V.Sa. entende que o tráfego no espaço aéreo brasileiro, olhando para a história, olhando para tudo o que aconteceu com o acidente, se V.Sa. entende que o tráfego no espaço aéreo brasileiro é seguro. Se não, quais as debilidades que o senhor identifica com o tema da segurança no espaço aéreo brasileiro?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Muito obrigado, Deputado. Iniciando a resposta talvez com objetividade — depois eu posso detalhar um pouco mais —, eu entendo que o tráfego aéreo brasileiro é seguro. É seguro. Eu, como a



maioria dos senhores, talvez, viajo todas as semanas, pelo menos 2 ou 3 vezes por semana, além de despachar na companhia 630 vôos diários, sendo a imensa maioria deles, talvez, em torno de 600 vôos por dia, feitos em território nacional. E eu posso afirmar para o senhor que o sistema de controle de tráfego e cobertura radar e comunicação no Brasil é seguro. Naturalmente que — e foi dito isso pelo Brigadeiro Kerson, na última audiência na CPI do Senado — o sistema não é infalível e tem características, como todos os sistemas têm, que exigem treinamento e atenção de quem utiliza esse sistema. Então, eu posso afirmar para o senhor, quer dizer, até onde chega o nosso conhecimento, até antes do acidente da Gol, ou seja, até setembro, o Brasil era tido como exemplo em termos de cobertura radar, em termos de fonia, como um sistema modelo em termos de custo-benefício, em termos de cobertura e de segurança. De uns tempos para cá, a gente tem observado que o sistema se desarranjou, gerando transtornos enormes, tanto e principalmente para os usuários do sistema, quanto para aqueles que atuam no sistema como trabalhadores, como quem presta serviços, ou seja, os controladores das companhias aéreas, que também têm passado por bastante constrangimento, durante esse período, na medida em que, em função desse desarranjo do sistema, muitas vezes nos falta inclusive a informação que é necessária até para poder orientar e acalmar o nosso cliente em determinados momentos, porque a parte mais difícil, a meu ver, de toda... quer dizer, passando por entender que o sistema é seguro, estamos convivendo com problemas, com transtornos no nosso dia-a-dia desde outubro do ano passado. Por que desde outubro do ano passado? Essa é uma pergunta que precisaria ser respondida. Eu, sinceramente, não tenho condições de responder. Mas por que tudo vinha razoavelmente até setembro e em outubro iniciaram-se os problemas? Sem dúvida há a necessidade de investimentos. E acredito que outra dúvida, outra questão que tem que ser levantada é se as verbas destinadas a investimentos de infra-estrutura chegaram até lá, ou seja, se não houve contingenciamento, o que ocorreu, o que não ocorreu, que eu também não tenho condições de responder, mas é uma questão que poderia ser levantada, até para priorizar investimentos nesse setor, porque os transtornos estão ocorrendo. Isso não significa que o sistema seja inseguro. De forma alguma. E esses transtornos que têm sido gerados para os clientes e para os nossos colaboradores têm gerado



prejuízo para o setor. É importante, Sr. Deputado, colocar aqui o seguinte: a atribuição de uma companhia aérea passa por disponibilizar sistemas de venda, naturalmente, sistemas de *check-in*, pessoal para atendimento, aviões, equipamento disponível para cumprir a sua etapa no momento previsto, tripulado, tripulação bem treinada, colaboradores bem treinados. Nesse sentido, a Gol, por exemplo, não tem se furtado a providenciar equipamento, providenciar pessoal, treinamento. Nós investimos, por exemplo, no ano de 2006, mais de 440 mil horas em treinamento de pessoal. Nós tivemos um índice de despachabilidade... O que quer dizer isso? De disponibilizar a nossa aeronave, o equipamento para as suas etapas conforme previsto, conforme planejado no seu início de jornada, em 99,7% das nossas decolagens programadas, o que coloca a Gol como uma referência mundial em termos de despachabilidade de aeronaves desse porte. Então, existe problema? Existe, sim, problema, mas que não torna de maneira alguma o sistema inseguro, o que contrariaria todos os princípios que estavam prevalecendo até setembro de 2006, internacionalmente. Eu diria isso porque isso é um reconhecimento que foi feito internacionalmente. O Brasil ainda ocupa o nível 1, categoria 1 de segurança e de controle de tráfego aéreo. Isso dito pelo FAA, o órgão americano que homologa esse tipo de serviço.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. tinha conhecimento ou teve conhecimento de relatórios ou comentários das tripulações das aeronaves da Gol, em especial dos seus comandantes, quanto a problemas na rota em que o acidente veio a acontecer, seja com radares, seja com comunicação, seja com qualquer outro sistema? Tinha algum relatório? Havia reclamação dos pilotos em relação a esses temas?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Deputado, eu não tenho conhecimento do relatório. Quanto ocorre alguma falha ou alguma eventualidade que coloca em risco, mesmo que não coloque em risco o voo, mas que gere uma situação eventual de perigo, é feito um relatório de perigo. Pode até existir, mas eu não tenho conhecimento de nenhum relatório nessa área. É importante colocar que, em determinados trechos, muitas vezes é comum que o contato via rádio seja interrompido por algum motivo, mesmo por questões de incidência solar, massa solar ou radiação, rádios piratas, esse tipo de coisa, o que acontece eventualmente,



onde os aviões usam ponte, quer dizer, um avião usa outro para falar com o centro, para falar com a torre e vice-versa. Mas são casos isolados, que não geram relatório de perigo normalmente. Mas eu desconheço algum relatório nesse sentido.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas eu acho que, de qualquer forma, se V.Sa. pudesse pedir que fosse preparada uma informação para esta CPI sobre esse assunto talvez fosse interessante — anterior ao acidente, então.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Perfeito. Providencio e envio para o senhor, tão logo tenha alguma coisa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. acredita que a Gol cumpriu com todas as exigências e procedimentos previstos em relação ao tratamento dispensado às famílias das vítimas do acidente?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Deputado, é uma situação muito difícil eu poder afirmar para o senhor. Nós fizemos tudo o que estava ao nosso alcance. Não posso garantir que nós conseguimos suprir a perda que algumas famílias tiveram, mas sem dúvida nenhuma, nós disponibilizamos psicólogos, assistentes sociais, nós mobilizamos mais de 300 colaboradores da Gol no sentido de amparar essas famílias. E eu, particularmente, participei de algumas decisões, sempre no sentido de atender aos pleitos e confortar as famílias, na medida do possível.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Em relação à infra-estrutura aeroportuária e proteção de vôo, como V.Sa. avalia a situação atual da infra-estrutura aeroportuária brasileira, considerando que de 2004 a 2006 houve um crescimento no mercado aeroviário de quase 60% e que para 2007, agora, há perspectiva de crescer mais cerca de 18%, conforme dados citados aqui pelo Diretor-Presidente da ANAC. Como é que o senhor avalia essa infra-estrutura aeroportuária brasileira? Ela está adequada? Não está? Há necessidade de mais investimentos? Os investimentos que foram feitos até agora são necessários?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Bom, eu entendo que em alguns aeroportos nós temos um gargalo, vamos dizer, os aeroportos já estão com uma utilização, no horário de pico, principalmente em terminal de passageiros, bastante elevada. Aí nós podemos separar os principais aeroportos do País. Mas, de uma maneira geral, a infra-estrutura aeroportuária no País é suficiente. Não só a



INFRAERO como alguns Estados e alguns aeroportos. Salvo algumas exceções, como Congonhas, e mesmo Guarulhos, que eu diria que ainda não é um gargalo, mas, se não houver um tratamento, eu diria, de urgência no sentido de propiciar um investimento e a construção de novos terminais, novas pistas, provavelmente nós teremos mais problemas no futuro, na medida em que a demanda no setor de transporte aéreo vem sendo bastante estimulada até em função da redução dos preços. De algum tempo para cá, o *yield*, que seria o preço por assento por quilômetro, que é um indicador da indústria, vem se reduzindo. Se nós deflacionarmos o *yield* de hoje em 5 anos, nós perceberemos que houve uma redução de até 50% no preço médio das passagens, o que gera todo esse estímulo de crescimento em 2 dígitos, quer dizer, crescimentos quase chineses 14%, 16%, 18%, ano sobre ano, o que, muitas vezes, exige agilidade do lado do nosso fornecedor de infra-estrutura aeroportuária, na maior parte dos casos, a INFRAERO. Notadamente nos aeroportos, centrais, digo, não centrais, mas nos aeroportos em São Paulo, na região da capital de São Paulo, porque dentro de pouco prazo, eu diria, de mais 4 ou 5 anos, possivelmente, nós teríamos aí um gargalo, realmente, nessa área, na área... no terminal São Paulo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A Gol tem operado, além dos vôos domésticos, rotas internacionais. V.Sa. tem conhecimento se há diferenças substanciais em relação aos serviços de controle do tráfego aéreo brasileiro e de outros países, seja positiva ou negativa?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Olha, com relação aos países vizinhos, a Gol opera em 8 mercados fora do Brasil: Argentina, Córdoba, Rosário e Buenos Aires; Uruguai, Montevideu: Paraguai, Assunção; Bolívia, Santa Cruz de La Sierra; Peru, Lima; e Santiago, no Chile. O Brasil tem, posso afirmar para o senhor, senão o melhor, um dos melhores sistemas de controle entre esses países. Sem dúvida nenhuma, é referência entre esses países como sistema de controle.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nesta semana, voltaram a circular notícias sobre a interferência de rádios piratas nas freqüências utilizadas para comunicação entre o controle de vôo e as aeronaves, principalmente na zona do



Aeroporto de Congonhas. V.Sa. tem conhecimento se este tipo de evento é muito freqüente?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Olha, a...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Essas são informações que chegam ao Presidente da companhia?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Chegam, chegam, chegam.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É a primeira pergunta, então. E há freqüência nisso? É uma coisa, digamos, relevante, do ponto de vista da segurança das aeronaves, principalmente no entorno do Aeroporto de Congonhas?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Não. Esse tipo de fato chega a meu conhecimento, normalmente. Quase diariamente a gente faz pelo menos 2 despachos com a área de operações para entender como está a operação da empresa. Esse tipo de interferência de rádio pirata é um problema que deve ser tratado com bastante atenção, porque realmente ele acaba interferindo na comunicação das aeronaves. Não chega a ser algo que põe em risco o vôo. Ou seja, existem interferências, mas que normalmente são surpresas, com troca de freqüência ou com uma operação de ponte entre uma aeronave e outra, como eu coloquei anteriormente, o que não coloca em risco aquela operação da aeronave. Então, normalmente, esse tipo: "*Olha, houve uma interferência no vôo XY*", não chega para mim. Chega para mim quando há um problema como esse, onde o aeroporto foi fechado, onde a operação da companhia foi afetada em função dessa interferência. Mas não é uma constante a operação ser afetada por isso. Existe a interferência, sim, da rádio pirata, mas isso não implica em mudança significativa na operação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E há outros tipos de problemas operacionais recorrentes que, em alguma medida, atrapalham a operação da empresa? O que é encaminhado em relatórios de ocorrência?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Não. O que ocorre é que toda e qualquer interferência que altere a operação da empresa, ou seja, que gere atraso, que gere problema, é relatada, realmente. Nós temos convivido ultimamente com problemas relacionados a seqüenciamento de vôos. Quer dizer, Não temos alcance para saber exatamente o que ocorre por trás disso. Mas a maior parte dos



transtornos que temos percebido tem sido gerado exatamente em função de, apesar de termos disponibilizado o equipamento, a tribulação e, muitas vezes, até os passageiros já estarem dentro da aeronave, com a porta fechada, a decolagem não é autorizada em função de seqüenciamento. E isso gera algum transtorno, tem gerado transtornos seguidos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. A empresa GOL tem registrado dificuldades na interação entre as aeronaves e os centros de controle, ou não? Tem sido recorrente isso?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Desculpe, Deputado, da dificuldade...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Registrar dificuldades na interação, na comunicação entre as aeronaves e os centros de controle.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Não. O senhor diz da freqüência...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Da freqüência.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - ... de ruído, alguma coisa do tipo? Não, eu não tenho conhecimento.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não. Muito tem-se comentado nesta CPI sobre a deficiência do inglês, do seguimento da língua inglesa por parte dos controladores de vôos brasileiros. Em outras conversas, já ouvimos, inclusive de alguns pilotos, de que o ideal seria que, acima dos 11 mil pés, a língua utilizada fosse a língua inglesa.

Eu queria lhe perguntar - se o senhor pudesse responder rapidamente - qual é a formação exigida pela Gol para os seus pilotos, se há exigência de conhecimento de inglês, por parte da Gol, para os seus pilotos.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Sim. Temos a exigência de conhecimento do inglês, e inglês fluente principalmente para aqueles que voam internacionalmente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E a formação dos pilotos? Quais as exigências que a GOL faz ao contratar? Há cursos específicos? Há programas de requalificação, recapacitação?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Sim, nós...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isso acontece com freqüência?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Nós exigimos o mínimo de experiência, naturalmente, compatível com o tipo de equipamento que operamos, que é um equipamento de médio porte, que pesa aí em torno de 60 a 70 toneladas e que opera em alta velocidade. Nós, naturalmente, submetemos, mesmo os tripulantes mais experientes, aqueles que contratamos, eles passam pelo curso inicial, ou seja, todo o treinamento de simulador, o *Ground School*, ou seja, a parte teórica, um “endoutrinamento” em relação à forma como a empresa opera. Tudo isso é feito independente da experiência do tripulante. Ou seja, ele passa novamente por um treinamento, até para poder resgatar algumas coisas e se adequar às especificações operativas da companhia. Esse treinamento é feito para todo e qualquer tripulante. Naturalmente, nós exigimos as carteiras que são emitidas pela ANAC. Ou seja, são tripulantes habilitados e reconhecidos pela ANAC como aptos para aquela função.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Dr. Constantino Júnior, nós vamos amanhã, nesta CPI, realizar uma audiência, uma sessão especial, que vai discutir e debater sugestões que foram apresentadas pelos consumidores, pelos usuários do sistema de transporte para as questões relacionadas aos atendimentos nos aeroportos e as dificuldades que esses usuários estão tendo nos aeroportos.

Nós vamos fazer essa sessão e, depois, nós vamos procurar as autoridades competentes, no sentido de apresentar esse relatório e o fruto do debate produzido por esta Comissão. Mas eu queria fazer aqui, agora, algumas perguntas relacionadas a este tema. A primeira delas: V.Sa. poderia dizer-nos quais são as principais razões para que aconteçam tantos atrasos e cancelamentos de vôos que são verificados cotidianamente nos aeroportos brasileiros? Nós sabemos que há o problema do seqüenciamento, que aconteceu durante esse período, há os problemas climáticos, mas a impressão que nós temos é que há outros fatores que acontecem e que corroboram para que haja tantos atrasos nos vôos. Eu mesmo toda a quinta-feira, à noite, pego o vôo daqui de Brasília para Porto Alegre. É um vôo que não sai em nenhum dia no seu horário predeterminado, sempre com 40 minutos, 1 hora, 1 hora e meia de atraso. Essa situação não pode ser normal. É uma



situação anormal, e ela se repete cotidianamente. A não ser que seja só na quinta-feira quando estou indo embora daqui.

Mas eu queria saber quais são as principais razões, o que está acontecendo efetivamente para que se tenha tantos cancelamentos e atrasos nos vôos no País neste momento? Tirando essas questões que nós sabemos que há — operação padrão dos controladores, o seqüenciamento, as questões climáticas que influenciam também —, o senhor poderia dizer se existem outros fatores, quais são esses fatores e se existe alguma orientação para evitar esse tipo de situação? De quem é a culpa disso? A culpa é da INFRAERO? A culpa é dos aeroportos que estão muito lotados? A culpa é das companhias aéreas? A culpa é da ANAC, que não fiscaliza? Quem é que tem responsabilidade por esses atrasos?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Perfeito. Bom, Deputado, mais uma vez, dentro das atribuições da companhia aérea, nós temos que disponibilizar equipamento, mão-de-obra, tudo o que eu já coloquei. E, nesse sentido, se a companhia for eficiente e competente, ela vai conseguir manter o avião disponível por mais tempo. De novo: a Gol é uma empresa, nesse sentido, referência. Nós, para 600 etapas por dia, disponibilizamos aeronaves para cumprir 99,7% das missões. O que acontece? Quando nós colocamos 0,3% sobre 600, estamos falando de 18 etapas. Uma aeronave cumpre 11 etapas por dia, em média. Ou seja, esse vôo de Porto Alegre que V.Exa. pega de noite, provavelmente ele sai de Porto Alegre de manhã e vai seguindo vôos, provavelmente, até Manaus ou até o Nordeste, até o extremo do País, e retorna. Muitas vezes, um problema pode gerar... O mesmo problema mecânico, ou qualquer coisa do tipo, na origem, pode gerar um atraso na seqüência. Mas eu diria que esse fator é o menor nesse universo de atraso. O que nós temos percebido ultimamente é que o volume de atrasos cresceu substancialmente, apesar de nós estarmos disponibilizando equipamento, mão-de-obra, pessoal treinado e tudo o mais. Naturalmente que todo atraso gera transtornos também para a companhia. O ideal para a companhia é exatamente ela conseguir cumprir todas as suas etapas, no seu horário adequado, até porque nós temos... Nós trabalhamos em regime de escala. A regulamentação, tanto dos tripulantes quanto dos funcionários de aeroportos, é bastante pesada. Ou seja, no sentido de... cumpriu... chegou ao final da sua jornada, independente se cumpriu todas as etapas



que estavam previstas, mas chegou no final do seu turno, tem que parar, realmente. A regulamentação é bastante rígida nesse sentido. Então, para a companhia aérea, o ideal é exatamente que a gente disponibilize e consiga cumprir as 11 etapas, conforme o planejado. Essa é a nossa finalidade. Assim, nós conseguimos tanto minimizar o transtorno para os nossos colaboradores quanto para os nossos clientes, e também conseguimos uma gestão de custo mais eficiente, porque qualquer excedente aí gera hora extra, gera custos não programados. Então, o fator, vamos dizer, onde a empresa contribui para esse atraso, dentro daquilo que se espera de uma companhia aérea, em qualquer lugar do mundo... Eu posso afirmar para o senhor — e afirmo com dados estatísticos e levantamentos feitos pelo fabricante da aeronave, pela Boeing, que eu posso disponibilizar também para esta Comissão — que a Gol opera com índice de eficiência acima da média mundial, que é referência no quesito despachabilidade, ou seja, disponibilizar aeronave e equipamento para cumprir com as suas etapas. Além disso...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A Gol tem aeronave reserva, ou todas elas estão voando sempre?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Essa pergunta é bastante pertinente. Eu até agradeço, Deputado, porque é uma questão que sempre levantaram: por que não tem um avião reserva? Então, eu vou dar um exemplo... Vou responder: temos avião reserva. Nós não temos um avião em que esteja escrito nele: reserva. Mas nós temos na malha, uma malha aérea composta, nós temos aviões que ficam parados durante um período, por exemplo, no Aeroporto de Congonhas, no Aeroporto de Guarulhos, no Aeroporto... outra aeronave, no Aeroporto de Brasília, em determinados horários do dia, que nos permitam exatamente mitigar os atrasos. Ou seja, consiga durante os atrasos ocorridos, por exemplo, no começo do dia, em função de meteorologia, em função de seqüenciamento ou o que seja... para que nós consigamos até o meio do dia, ou ao final do dia, mitigar esses atrasos, diminuí-los ao máximo. Então, isso acaba representando, em termos de horas de aeronave disponível para cobrir esses problemas, o equivalente a mais de uma aeronave reserva, além das aeronaves que temos em manutenção, que são aeronaves reserva também. Nesse sentido, existe também uma dificuldade, Deputado. Eu vou citar como exemplo o dia de segunda-



feira desta semana, onde nós tivemos alguns aeroportos fechados. Foram eles: Curitiba, Florianópolis, São José do Rio Preto, Ribeirão Preto, Uberlândia, Confins — estão me faltando 2 aeroportos —, Buenos Aires...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Porto Alegre, certamente.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Não, Porto Alegre não fechou nesse dia. Então, pois é, 8 aeroportos fechados. É praticamente impossível o senhor prever onde deixar esse avião reserva para mitigar esse tipo de problema. Quer dizer, não adianta. Então, amanhã ou depois, nós temos o período das queimadas. Então, a Região do Centro-Oeste — Cuiabá e, mesmo para cima, Rio Branco —, têm problemas. Os aeroportos fecham, mesmo durante a noite — não tem chuva, não tem névoa, não tem absolutamente nada —, por queimadas. E isso interfere na malha, aqui no Sul e no Sudeste, naturalmente. O avião que sai de Rio Branco, o avião que sai de Cuiabá, ele vai chegar a Brasília num determinado momento. Se ele sai de lá atrasado, ele chega... Onde deixaríamos um avião reserva fisicamente, se não fosse dessa forma? Onde nós permitimos que a malha tenha aviões em solo para mitigar esses erros? O conceito de avião reserva — é importante entendermos — não é o conceito de um avião parado num pátio esperando algum aeroporto fechar para resolver o problema, porque se nós deixarmos um avião, por exemplo, em Brasília e fechar Florianópolis, se nós mandarmos um avião de Brasília para Florianópolis, ou para algum aeroporto perto, para esvaziar o aeroporto de Florianópolis — vamos dizer, vamos para Navegantes, para algum lugar assim —, o tempo que leva para esse avião sair de Brasília e chegar lá, o aeroporto abriu. Então, eu estou exemplificando...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Peço silêncio, porque tem um orador falando. Por favor.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Eu estou exemplificando para dizer que nós disponibilizamos, sim, alternativas para mitigar os atrasos e que não significa um avião parado o dia inteiro, esperando que algum fato aconteça e, sim, aviões espaçados na malha (*ininteligível*).

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E a excessiva — essa é uma avaliação pessoal — integração da malha aérea brasileira não é um problema? E o



congestionamento de vôos em Congonhas e Brasília também não representa um outro problema para esses atrasos?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Veja bem, dentro de um sistema funcionando na sua normalidade...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu faço essa pergunta até porque essa informação que V.Sa. trouxe de que uma aeronave faz 11...

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Etapas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...etapas significa que ela faz um percurso dentro de uma malha completamente interligada e que o atraso numa aeronave ou o fechamento de um aeroporto vai causar exatamente isso. Mas não é um problema essa excessiva malha concentrada, a concentração em Brasília e em Congonhas, com essa malha muito interligada? Não é um problema que provoca muitos atrasos também?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Deputado, mais uma vez, é uma pergunta bastante pertinente. Essa concentração... Naturalmente que quando ocorrem atrasos por fatores exógenos, essa quantidade de conexões — se não houver um número de freqüências que permita, quando houver problema, uma acomodação num próximo vôo, alguma coisa do tipo —, realmente, acaba gerando transtornos maiores. Mas é importante nós observarmos que essa tendência nasceu em função de uma característica que o setor tem no Brasil. E isso acontece em todo lugar do mundo, Deputado. Mas eu vou explicar o que é essa característica exatamente. O senhor citou um vôo que o senhor vai, quinta-feira, daqui para Porto Alegre. Eu diria para o senhor o seguinte: um vôo de Brasília para Porto Alegre, em determinadas situações, na maior parte dos dias da semana, em determinados horários, não tem demanda específica que justifique o vôo daqui de Brasília para Porto Alegre, para pegar como exemplo. É preciso que se agregue a esse vôo, em Brasília, porque é o ponto central, passageiros também de Goiânia, de Fortaleza, de Manaus. E assim nós construímos demanda suficiente para levar esse vôo até Porto Alegre. Então, essa concentração nos permite gerar mais freqüências e um melhor atendimento para a maior parte da população, além de permitir também uma otimização da frota, que redundava em redução de custo. E essa redução de custo, como eu coloquei antes, ela foi repassada às tarifas ao longo desse tempo, pelo



menos desde que a Gol opera — desde 2000, 2001. Também tenho como enviar para esta Comissão dados oficiais...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Gostaria.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - ...que demonstram isso. Essa redução de custo repassada à população tem beneficiado os brasileiros, permitindo que eles tenham acesso ao transporte aéreo, gerando aumento de demanda. E esse aumento de demanda tem sido percebido por todos nós nos aeroportos, o que gera, inclusive, maior receita para a própria INFRAERO, porque parte das taxas de embarque é destinada à infra-estrutura aeroportuária, permitindo que o círculo virtuoso funcione no sistema, gere receitas, investimentos, e a gente consiga continuar progredindo. Essa concentração, que, por um lado, pode ser maléfica, no sentido de que, quando há um desarranjo, esse desarranjo ainda se intensifica em função de malhas muito conectadas... Mas são exatamente essas conexões que permitem gerar frequências para determinados mercados e atender com mais de um voo por dia, por exemplo, durante toda a semana, um trecho Brasília—Porto Alegre, Brasília—Rio Branco, Brasília—Porto Velho, por exemplo. E, nesse sentido, a malha brasileira evoluiu muito. Quando eu coloco para o senhor que isso funciona assim no mundo todo, eu digo pelo seguinte: um aeroporto como o Charles de Gaulle, na França, tem... Praticamente 60% dos passageiros que chegam ao Charles de Gaulle não ficam em Paris, vão além de Paris. É assim que funciona no mundo todo, por uma questão de racionalidade. Não existe...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Um dos aspectos mais marcantes da crise provocada pelos atrasos, cancelamentos de voos, foi que nós percebemos, a sociedade percebeu uma deficiência na qualidade do atendimento dispensado aos usuários. Essa foi talvez uma das situações mais marcantes que nós tivemos durante toda a crise desses últimos meses. Houve falta de informação, alimentação, acomodação, uma acomodação digna para os usuários, dentre outros. Inclusive o tema da informação. É comum você chegar a um aeroporto, o voo estar previsto para uma hora, ele acontecer numa outra hora subsequente, e o painel continua mostrando aquele horário que ele dizia. Eu mesmo vivi uma situação, esses dias, com uma companhia aérea — não era nem a TAM, nem a Gol —, e estaria atrasado o voo. Eles me atenderam muito bem, pagaram uma janta no aeroporto, em



Congonhas, e eu quase perdi o voo, porque na informação deles o voo sairia 2 horas depois e saiu só com 15 minutos de atraso. Eu jantei por conta da companhia, inclusive, mas quase perdi o voo, porque o voo que ia sair 2 horas atrasado saiu 15 minutos apenas atrasado. Então, existe uma falta de informação enorme, enfim, de atendimento aos usuários. Na sua opinião, por que isso ocorre?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Bom... desculpa...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Na sua opinião, por que isso ocorre? E a gente percebe também que a Gol, talvez por ser mais nova no mercado, tem uma característica diferente, trouxe um novo modelo de atendimento. Nós mesmos, usuários, estávamos acostumados a um modelo diferente que nós tínhamos. Parece que isso é mais presente na Gol, essa situação do despreparo, às vezes, das pessoas que estão atendendo, principalmente em situações como esta. A primeira pergunta: na sua opinião, por que isso ocorre?

A segunda pergunta: existe um treinamento específico para as pessoas que estão ali atendendo em situações de crise como as que nós vivemos durante esses últimos meses, situações atípicas, mas que são passíveis de ocorrer, de acontecer?

Então, no caso dos atrasos, nós tivemos aqui depoimentos e relatos de Parlamentares; de pessoas que precisavam de um atendimento médico; de pessoas que estavam indo para situações complexas e precisavam do transporte, transporte de órgãos; de pessoas que estavam indo visitar um familiar que estava para morrer, e não tiveram nenhum atendimento. Por que essas coisas ocorrem e há preparação, há intenção da empresa de melhorar este atendimento?

E essa coisa das informações, que, na nossa avaliação, é um problema sério enfrentado pelos usuários dos aeroportos.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Muito obrigado. Bom, com relação ao fato de a empresa ser nova e o eventual despreparo, é importante colocar para a Comissão que a Gol foi a companhia aérea mais pontual do País durante o ano de 2006, ou seja, mesmo sendo uma empresa jovem, nós contamos com um quadro e uma equipe de pessoas extremamente experiente e motivada. Com relação especificamente à situação dos aeroportos, naturalmente que por ser uma empresa, exatamente, que tem um nível de produtividade bastante elevado. O que quer dizer produtividade? Nós cumprimos 11 etapas por aeronave, 14 horas por



dia, quer dizer, toda essa complexidade, nós... com toda essa complexidade, a companhia cumpre o seu papel ao disponibilizar equipamento e mão-de-obra.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - São quantos funcionários na Gol hoje?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - A Gol, hoje, conta com 10.200 funcionários...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Dez mil e duzentos.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - ...sendo 3.700 mais ou menos lotados em aeroportos. Essas pessoas são treinadas, passam por um período de treinamento na sua... na admissão, depois elas são treinadas periodicamente com treinamento através de (*ininteligível*), de treinamento a distância. Existem os treinamentos específicos para tratar de segurança e atendimento em situação de crise. Naturalmente, como eu coloquei antes, todo esse transtorno que é percebido pelos passageiros, a gente não pode se esquecer que do lado das companhias aéreas nós temos seres humanos atendendo também. E muitas vezes os transtornos e essa falta de informação, que o senhor colocou muito bem, geram transtorno também para os nossos colaboradores, que não têm a informação para passar e têm, do outro lado, um cliente que, com razão, quer a informação...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por que não tem a informação para passar? Esse é... Eu faço essa pergunta, Sr. Constantino, não é para criar nenhum tipo...

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Não, por favor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA -...de constrangimento, mas é um tema que nós vamos ter que abordar.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Claro, sem dúvida.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Hoje, nós estamos vivendo na era da computação, com a informação fluindo de todos os pontos, com radar, com satélite, com comunicação direta das aeronaves com a companhia aérea. Eu, esses dias, assisti, aí, num vôo, que o piloto, ao sair no vôo, faz uma comunicação com a companhia aérea e informa que ele saiu no... o horário que ele saiu, preenche, inclusive, uma fichinha dizendo lá: o horário que eu saí foi esse, o previsto era esse, o horário que eu saí foi esse, a minha previsão de chegada, lá, no meu destino, é



essa, as condições climáticas estão boas na rota. E ele passa essas informações para a companhia aérea. E é comum a gente ver nos aeroportos que, às vezes, quem está atendendo não consegue dizer a hora que o avião vai chegar com precisão ao aeroporto. Por que isso, na sua avaliação, ocorre?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Quando o tripulante passa, é a hora prevista de chegada. Nem sempre ele chega exatamente naquela hora. O senhor já deve ter observado que, muitas vezes, com passageiro a bordo, uma aeronave sobrevoa determinados lugares 40, 50 minutos, 1 hora. Provavelmente, o senhor já passou por uma situação parecida. No entanto, aquela 1 hora de espera não estava prevista no início da etapa. Então, fica muito complicado para a companhia aérea passar uma informação errada. Mas, nesse caso, quando está previsto, no mínimo, tem de falar: está previsto para a hora tal. Perfeitamente. Estou falando... Quando eu disse... A falta de informações advém de determinadas situações, onde, mesmo com toda a computação e com tudo, nós não temos condições de prever exatamente quando um aeroporto vai abrir, o aeroporto que fechou vai abrir, se existe a possibilidade, por exemplo, de uma outra aeronave cumprir aquela etapa, exatamente em função de reserva. Ou seja, existem variáveis complexas que interferem nesse relacionamento e que não permitem que o nosso... Não estou dizendo que tudo é perfeito, Deputado. Existem problemas. Estou só levantando aqui aquilo que gera transtorno também para o nosso colaborador e constrangimento em determinados momentos. Ele não tem condições, na ponta, de passar uma informação precisa. E acaba ocorrendo exatamente isso que o senhor colocou. Muitas vezes, nós solicitamos autorização para uma decolagem, e a informação é a seguinte: aguarde. Quer dizer, não nos dá também condição de gerar no aeroporto de destino... Quer dizer, para o cliente que lá está aguardando para tomar a aeronave, não dá para a gente garantir para ele a que horas exatamente aquele avião vai decolar. Idealmente, sem dúvida nenhuma, a comunicação deveria ser melhor ajustada — e aí é onde coloquei, outro dia, que nós temos um dever de casa a fazer — no sentido de ajustar a comunicação entre a ANAC, o sistema de controle de tráfego aéreo, INFRAERO, que é responsável pelos painéis, e companhias aéreas. Nesse sentido, realmente, é preciso melhorar a comunicação. Mas eu estou, não defendendo, mas estou indicando aqui que, do



lado da companhia aérea, apesar dos enormes investimentos que são feitos... Como coloquei, nós treinamos, ano passado, nossos colaboradores com mais de 440 mil horas de treinamento, e não tínhamos 10 mil colaboradores ano passado, nós tínhamos uma média de 6.500, 7.000 colaboradores no ano. Ou seja, investimos fortemente em treinamento e capacitação do nosso pessoal. Mas quando ele não tem a informação, a situação fica bastante delicada para ele também, porque tudo o que o cliente quer, com razão, novamente, é no mínimo saber a que horas vai chegar ao destino, se tem de reprogramar uma reunião, se vai se alimentar agora, se vai me alimentar depois. Quer dizer, cria uma série de incertezas, além de ocasionar... Quer dizer, diante desse desarranjo, acontece também, em determinados aeroportos, exatamente isso: está previsto o voo parar no *finger* número tal e, em função do atraso, existe um rearranjo no aeroporto e esse avião pára, talvez, na remota. Aí desloca o passageiro, pega o ônibus, quer dizer, gera um pouco mais de transtorno. Mas isso é da... esse ponto é da atividade. Ou seja, esse desarranjo tem gerado transtornos em todos os sentidos, tanto para os clientes quanto para as companhias aéreas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isso me remete, Dr. Constantino, a uma outra pergunta, que é a distribuição dos *slots* em horários considerados nobres, que a gente sabe que são muito importantes na estratégia e na constituição das redes operacionais das empresas aéreas. Agora, um dos atrasos que o senhor citou aqui é esse que o avião fica circulando em órbita. Isso não acontece por que há uma má distribuição dos *slots*? Porque... Isso significa o quê? Que chegaram vários aviões no mesmo horário, ao mesmo tempo, nos aeroportos, sem uma organização e uma combinação para isso. Porque a velocidade e o tempo de chegada dos aviões é uma coisa precisa. Você pega um avião em Porto Alegre para chegar a Brasília, em 2 horas e 10, 2 horas e 15, ele fez o seu trajeto. E, às vezes, ele chega aqui e fica 20 minutos, 25 minutos sobrevoando para poder descer. Não é desorganizado isso? Isso é um problema dos *slots*? Tem aqui...

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Não, não é desorganizado, Deputado. O que acontece é o seguinte: no ano passado, 90% das nossas etapas saíram no horário. Na questão dos *slots*, o que acaba ocorrendo exatamente: um aeroporto fecha, um problema aqui, um problema acolá, quando acumula nos



aeroportos “esloteados” como Brasília, Congonhas e Guarulhos, acaba gerando uma espera, uma órbita, alguma coisa do tipo. Mas como é feita uma planilha de *slots*? Ela é feita friamente, imaginando que realmente o voo que deveria decolar de Porto Alegre às 7 da manhã decolou e chegou a São Paulo naquele horário. Só para o senhor ter uma noção de que não é esse, eu diria, que não é esse o problema, um aeroporto como o de Congonhas já operou, em 2000 — posso estar errando em pouca coisa no tempo ou na quantidade de slots —, 60 *slots* por hora no aeroporto de Congonhas, ocupando as 2 pistas, a principal e a auxiliar. Hoje, está operando 38 ou 33 *slots* por hora com a aviação comercial e 5 com a geral. Ou seja, o número é quase a metade do que já foi. Então, é esse o problema. Aí o senhor me diz: mas com 60 *slots* por hora? Agora, o aeroporto está lotado. Como era na época? Os aviões eram menores. A operação era feita com aviões de 100 lugares, eram mais aviões turbo-hélice, esse tipo de coisa. O volume de passageiros cresceu, apesar de haver acontecido uma redução no número de vôos operados naquele aeroporto, especificamente. Estou citando isso como exemplo de que, ao contrário, existe até capacidade de ampliar esse número de operação no *slot* como o do Aeroporto de Congonhas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Quer dizer que, apesar do número de passageiros transportados, não houve acréscimo do número de vôos nos aeroportos.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Houve decréscimo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - As 2 últimas perguntas. Nos temas que nós temos ouvido falar muito nos últimos tempos está o famoso *overbooking*, que é tolerado no serviço de transportes aéreos. Como é que o senhor avalia o *overbooking*? Como é essa prática na companhia Gol?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - A Gol não pratica *overbooking*. A Gol não pratica *overbooking*. O que eu posso afirmar para o senhor, pelo que a gente acompanha — naturalmente, sou interessado no assunto... Apesar de a Gol não praticar o *overbooking*, a gente tem um certo conhecimento. O *overbooking* ocorre em função de um fator, ou seja...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A Gol não pratica *overbooking*?



O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Não pratica *overbooking*.

Nós não vendemos nenhum assento a mais do que a capacidade das nossas aeronaves. Isso já foi, inclusive, motivo de inspeção da própria ANAC na companhia aérea, recentemente, e nós temos todos os dados e temos condições de disponibilizar isso para os senhores. O que acontece e, talvez, eventualmente, pode ter acontecido em um determinado voo, é deixar passageiros no aeroporto, exatamente por quê? Porque, em função dos atrasos, de todos esses desarranjos, de um cancelamento, ocorre de se ter que acomodar passageiros de um voo em outro. Mas nunca, na história da Gol, nós praticamos *overbooking* ou *oversales*. Nós nunca vendemos um bilhete a mais do que o número de assentos disponíveis. Mas, o *overbooking* é filho, ele advém do *no show*, ou seja, muitos passageiros também praticam, na medida em que algumas companhias têm um sistema de comercialização diferente do sistema da Gol... Por que a Gol não pratica *overbooking*? Porque nós vendemos bilhetes. Nós não admitimos reserva sem o pagamento, sem a quitação, apesar de termos que, eventualmente, retornar o recurso, caso haja um *no show*, o não-comparecimento por parte do cliente. Outras empresas adotam o sistema de reservas. Elas admitem reservas, entregam o bilhete, e o passageiro pode simplesmente não comparecer; a penalização é muito pequena, daí a prática do *no show*. Em determinadas rotas, pelo que a gente conhece e ouve falar das companhias tradicionais, o *no show*, ou seja, o não-comparecimento, chega a 20%, 30%, daí a projeção do *overbooking*, porque senão não teria condições de manter a operação. Mas, de novo, respondendo a pergunta do senhor: a Gol não pratica *overbooking*.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A última pergunta: uma demanda recorrente, inclusive das próprias empresas aéreas, foi a criação de uma agência reguladora para o setor de aviação civil, que resultou na constituição da ANAC. Como V.Sa. avalia a ANAC? Qual é a sua opinião sobre o processo de implantação da Agência? E quais são os principais problemas e as necessidades que vocês identificam, que as empresas identificam, no trabalho realizado pela ANAC?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - A ANAC foi criada até para ajustar, vamos dizer, a estrutura do setor àquilo que é uma tendência mundial, ou seja, de agências independentes gerindo o sistema, o setor. A ANAC foi criada há



mais ou menos 1 ano e meio, 1 ano e 4 meses, para substituir o DAC, que já tinha uma estrutura bastante montada, capacitada, com pessoas muito bem treinadas e conhecedoras do setor, e grande parte delas continuam dentro da Agência, neste momento de transição, além de terem sido adicionadas à Agência mais pessoas com visão, vamos dizer, de fora da caixa, ou seja, alguém que não tinha uma vivência completa da aviação, mas com certeza tinha alguma experiência que poderia agregar. E aí estou falando especificamente da Diretoria da ANAC. Dentro das funcionalidades dos trâmites normais, acho que estamos evoluindo em relação ao marco regulatório, não necessariamente em função da ANAC, mas uma evolução normal do setor. Acredito que essa evolução aconteceria também, eventualmente, dentro da estrutura do DAC. Mas a criação da ANAC coloca o País numa condição, vamos dizer, em linha com a tendência mundial. Inclusive isso chegou a ser recomendação do principal órgão internacional de homologação e certificação, que seria a ICAO, e o Brasil atendeu essas necessidades. O funcionamento da Agência na relação com as companhias aéreas... Até porque a Agência tem uma atribuição muito mais ampla do que a relação com as companhias aéreas. Mas no que tange à nossa relação com as companhias aéreas, precisamos melhorar, acredito, principalmente nesse quesito do ajuste de comunicação em relação aos nossos clientes. Mas isso não faz referência à forma como a Agência vem funcionando. Para as companhias aéreas, especificamente para a Gol, eu não tenho nenhuma observação a fazer negativamente ou contra o funcionamento da Agência ou como ela vem sendo feita. Pelo contrário, a Agência, depois que foi criada, vem convivendo com sucessivas crises. Ou seja, a VARIG diminuiu drasticamente as suas operações durante o primeiro semestre do ano passado, gerando transtornos aos usuários. A ANAC esteve esse tempo todo engajada no sentido de suprir, de transportar, de não deixar um brasileiro desassistido fora do País, e mesmo internamente. Logo em seguida veio o advento do nosso acidente, do acidente que vitimou o Voo 1907, vitimou o avião da Gol, e depois sucessivos desarranjos e problemas no sistema. Ou seja, a nova diretoria da ANAC vem convivendo com todos esses problemas, apesar de ser uma diretoria nova. Acho que não tenho nenhuma observação a fazer com relação ao funcionamento da ANAC.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Muito obrigado, Dr. Constantino de Oliveira Júnior, pela sua presença e pela sua disponibilidade.

Essas eram as perguntas do Relator, Sr. Presidente. Eu me sinto satisfeito com as respostas.

Muito obrigado.

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

Então, vamos seguir a interpelação.

Concedo a palavra, por 15 minutos, ao nobre Deputado Geraldo Thadeu, autor do primeiro requerimento de convocação apresentado e aprovado.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Parlamentares, senhor depoente, Dr. Constantino, a razão do nosso requerimento, convidando o senhor para estar aqui, era porque o senhor é uma peça importante em todo esse processo, porque realmente preside a companhia que sofreu todas as conseqüências daquele acidente. Então, é muito importante a sua presença aqui entre nós. Eu tinha aqui preparado, Sr. Presidente, Sr. Relator, várias perguntas, e acredito que quase a totalidade delas o nosso Relator já fez. Aliás, de uma forma muito bem estruturada e bem clara. Também acredito que as respostas do Dr. Constantino têm sido importantes para nós. Mas tenho algumas dúvidas ainda.

O senhor tem acompanhado os depoimentos ou sido informado dos depoimentos que estão acontecendo nesta CPI, Dr. Constantino?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Posso não ter acompanhado todos, mas tenho acompanhado, sim.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Dos controladores, da associação dos controladores, do sindicato, dos comandantes que comandam o sistema aéreo.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Sim.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Eu vejo que o senhor preside uma companhia das mais importantes da nossa aviação comercial e, às vezes, eu vejo até a dificuldade que o senhor tem para responder algumas questões. E o senhor colocou, como aqui vários colocaram, que aquele acidente fatídico foi causado por uma seqüência de fatores, não um fato isolado. Mas com os depoimentos aqui dos controladores reclamando das dificuldades, colocando falhas do sistema, falta de investimento no processo, também a própria... os responsáveis pelo CINDACTA



colocando que houve... que aconteceu falha dos controladores... Então, toda essa polêmica leva a crer, num primeiro instante, que realmente houve falha determinada dos controladores, desde o plano de vôo até o acidente, e também dos pilotos do Legacy, na questão de desligar o *transponder*. E mesmo assim o senhor considera o sistema aéreo confiável?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Sim, o que ocorreu conosco foi uma fatalidade, como todo acidente aéreo, uma seqüência de falhas e de erros. Eu, realmente, tenho dificuldade em responder certas questões, porque, entendendo a complexidade que envolve uma situação dessas, nobre Deputado, fica difícil para mim, sem ter um relatório completo, apesar de ter ouvido declarações dos controladores, que inclusive, a meu ver, conflitam com as declarações que eu escutei do Coronel Rufino e do Brigadeiro Kersul, responsável pelo CENIPA e pelo... e o outro responsável pela investigação do nosso acidente, quer dizer, onde existem problemas com relação... Existem características do sistema que não foram observadas, eventualmente. Então, é importante nós colocarmos de novo que nós temos um sistema que até setembro do ano passado era reconhecido, inclusive por escrito, como modelo por órgãos internacionais, como exemplo de sistema de controle de tráfego, de uma hora para outra passou a ser um problema muito sério. Naturalmente que existe necessidade de investimento, e eu, como presidente de uma companhia aérea, gostaria de ver um sistema com a mais absoluta confiabilidade, redundância, duplicidade, controladores reservas, controladores bem treinados, bem pagos, sem problema nenhum, naturalmente. Mas eu não tenho condições... Eu seria... Até conhecendo o grau de complexidade... Até porque, especificamente em relação ao nosso acidente, naturalmente que eu me debrucei sobre o assunto, e existem muitas variáveis. Eu não tenho a menor condição — eu não me sentiria seguro — em afirmar para o senhor quem é o culpado, onde está a falha. Mas eu tenho condições de afirmar para o senhor que o sistema é seguro, porque foi uma fatalidade, foi uma excepcionalidade o que aconteceu com o avião da Gol, em função da seqüência de erros, de uma seqüência de falhas. Existem fatores que são determinantes para o acidente, existem outros fatores que são contribuintes para o acidente. A gente não pode misturar os 2, colocar tudo no mesmo saco, para definir onde está a culpa, por que aconteceu. Mas nós



acreditamos que tem, sim, espaço para melhorar. Eu acredito que um maior investimento no sistema vai nos dar condições de crescer com tranquilidade, porque estamos prevendo crescimento da indústria, estamos prevendo que cada vez mais os preços baixos vão gerar demanda, e o mercado deve crescer pelo menos 10% ao ano pelos próximos anos. Isso significa que nós vamos dobrar o mercado em poucos anos. O número de vôos tem que aumentar. Então há necessidade de investimento em infra-estrutura aeroportuária e de controle, mas eu não posso, de maneira alguma, afirmar para o senhor que não é seguro o sistema de controle de tráfego no Brasil.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Isso é uma questão interessante. O senhor disse que o número de vôos foi reduzido porque as aeronaves transportam mais passageiros. E, mesmo com tudo isso, os congestionamentos, os atrasos, o processo todo se complicou. E nós vimos essa semana um empresário na área siderúrgica colocando que a companhia dele não iria investir, por que não tinha segurança, com receio de um apagão energético, elétrico, daqui a poucos anos. E o senhor tem confiança em continuar investindo dentro desse sistema aéreo, com contingenciamento, com corte de verbas, com poucos controladores? O senhor tem segurança em continuar com a companhia investindo no sistema aéreo como a Gol vem investindo?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Obrigado, Sr. Deputado. O setor de transporte aéreo, a atividade, é bastante complexa e pressupõe um planejamento de longo prazo ou longuíssimo prazo. Hoje, para se adquirir uma aeronave, um Boeing 737-700 ou 800, a nova geração, como os que compõem a frota da Gol, se nós encomendarmos a aeronave hoje, depositarmos os recursos na Boeing, referente ao pré-pagamento, nós vamos receber a aeronave em 2013, 2014. Então, essa pergunta do senhor é muito pertinente, porque se eu quiser ter... para não ser chamado a esta Casa, em 2015, para explicar por que eu não renovei a frota, por que os aviões estão sendo sucateados, eu preciso tomar uma decisão hoje. Eu não posso esperar até lá. Eu acredito fortemente que a atenção que tem sido dada ao sistema, ao setor, a própria atitude da Casa de instalar uma Comissão Parlamentar de Inquérito para poder entender exatamente o que está acontecendo — porque eu também tenho dificuldade de enxergar depois de certo ponto por que



isso exatamente está acontecendo —, eu tenho confiança de que com toda essa atenção que vem sendo dada para o setor. E, pelo que conheço, a necessidade de investimentos é relativamente pequena se comparada, por exemplo, à necessidade de energia elétrica que seria necessária para poder manter o crescimento do País. Eu não posso dizer para o senhor que eu não tenho dúvidas, mas eu tenho confiança que haverá investimentos necessários, até porque não são de grande monta. Eu não tenho condições de afirmar para o senhor exatamente o quanto é, mas com certeza muito menos do que seria uma barragem ou necessário para energia elétrica. E a normalidade, vamos dizer, a situação que permita o crescimento planejado vai ser colocado. Então, nós já investimos, já adquirimos aeronaves até 2012 e temos confiança de que os problemas serão solucionados.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - E principalmente agora com essa CPI, após o relatório e da conclusão dela, que vai dar uma grande contribuição para que o sistema aéreo possa ser melhorado. Nós não temos dúvida nenhuma disso. O senhor, então, já encomendou várias aeronaves para serem entregues em 2014, 2012?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Deputado, no sentido exatamente de manter o padrão de despachabilidade, de atendimento, de confiabilidade das aeronaves, nós temos aviões encomendados até 2013. E eu estou em negociação para aviões até 2017.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Bom, eu havia selecionado várias perguntas, mas, como eu disse, o nosso Relator já matou praticamente todas. Mas vamos aproveitar o tempo ainda. O senhor hoje deixou praticamente claro para nós aqui a questão de conexão, a questão de atraso, de seqüência dos vôos que a torre determina, a questão climática, a questão de um problema ou outro, dos 11 trajetos que a aeronave... Então, é muito complexo. E isso o senhor colocou muito claramente, inclusive a forma de ser mais acessível ao público, para que tenha uma condição de tarifa mais baixa. Mas o senhor não acha que depois de todos esses problemas talvez, por exemplo... Eu sinto que... Eu viajo muito também — Congonhas, Belo Horizonte, Brasília —, principalmente nesses aeroportos que se concentram em pico, em horário de pico, em que se uma aeronave falha causa problema em todo o sistema, porque naquela aeronave que está atrasada vêm



passageiros para outras conexões. O senhor tem já alguma estratégia para que isso possa ser minimizado?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Deputado, é muito pertinente a pergunta também. Naturalmente que esse é nosso dia-a-dia, ou seja, a companhia aérea trabalha em função disponibilizar o serviço adequado para os nossos clientes. A nossa dificuldade muitas vezes está em prever onde haverá problema, quer dizer, essa é a grande dificuldade. Nós operamos hoje para 59 destinos, sendo 50 no País, desculpe, 51 no País. Nós inauguramos esta semana Cruzeiro do Sul como novo destino da Gol. E é difícil exatamente prever onde haverá problema. Essa é grande ginástica. Então, naturalmente que nós, de acordo com a sazonalidade, nós movimentamos a nossa malha. Como eu coloquei, é previsível que haverá fechamento por fumaça na Região Centro-Oeste ou Norte, em determinado período do ano. Curitiba fecha em outro período do ano. Normalmente, o Sul sofre com as frentes frias. Então, nós ajustamos a malha para mitigar esse tipo de problema de acordo com a sazonalidade, mas é muito difícil prever quando e a que horas haverá problema. Esse é um fator que interfere na indústria em qualquer lugar do mundo. Quando há uma nevasca em Dallas, desculpe, em Denver, nos Estados Unidos, milhares de vôos são cancelados por 1, 1, 3 dias, gerando transtornos. Quer dizer, é da atividade, não temos condições de prever nem de contrariar aquilo que a natureza nos coloca, em determinados momentos. Não quero aqui justificar que todos os problemas ocorridos são em função de mau tempo, mas estou mostrando para o senhor qual é a nossa dificuldade. Outra questão que queria colocar para o senhor: essa alta conectividade exatamente permite que a empresa cada vez mais vá crescendo em mercados que precisam ser estimulados, como esse mesmo que acabei de citar em Cruzeiro do Sul. Quer dizer, se eu não tivesse condições de pegar, se a Gol não tivesse condições de pegar um passageiro de Cruzeiro do Sul que tem interesse de ir desde Porto Alegre para qualquer um dos nossos outros 58 destinos, ou seja, se eu não conseguisse distribuir esse pessoal por esses destinos, jamais conseguiríamos viabilizar um vôo para Cruzeiro do Sul. Então, essa é a lógica que gira em torno do nosso negócio. E fatores exógenos influenciam nossa prestação de serviço, é que nós não os administramos. Então, colocar para o senhor, nós fizemos uma opção por um modelo de negócio que



permite isso — a conectividade, a construção de ocupação, atender mercados menores com custos baixos, estimulando-os. Diante disso, oferecemos à comunidade, oferecemos à Nação brasileira uma opção mais barata, confiável de transporte aéreo. Estamos passando por transtornos, especificamente nos últimos meses, que muito nos desagrada também. Quer dizer, até complementando a resposta que eu dei ao Deputado Relator, nós, por exemplo, quando ele colocou a questão dos atrasos, das informações nos aeroportos, disponibilizamos não só o treinamento para os nossos colaboradores, como também auxílio psicológico, porque como seres humanos eles também estão sofrendo na medida em que os passageiros, de novo com razão, irritam-se diante de um balcão de aeroporto por falta de informação. Desses 3.700 colaboradores de aeroportos, 1.780 já acessaram esse sistema de auxílio psicológico. Ou seja, é uma situação extremamente constrangedora para todos.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Sr. Presidente, o meu tempo já está se esgotando. Como amanhã temos reunião para tratar das questões de queixas e sugestões, eu colocaria já — é uma pena que o Relator se ausentou agora, mas apresento ao Presidente: estamos no mundo da Internet, e como a maioria dos aeroportos são bem distantes dos centros urbanos, que leva a dificuldade, criança, pessoa de idade, pessoas de negócio, das mais variadas que usam o sistema aéreo, vejo como sugestão, Sr. Presidente, disponibilizar, talvez a INFRAERO, o painel dos principais aeroportos da Internet.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Permite-me, Deputado, já tem.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Já tem, mas é...

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - A dificuldade é atualizar esse painel, exatamente que a informação esteja...

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - É, mais atualizado.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - A tecnologia existe, o senhor está correto. A Gol, como companhia aérea, tem condições de disponibilizar no seu *site* também. A nossa dificuldade é exatamente prever, como o Relator colocou, que o voo vai decolar em 2 horas e o passageiro fica em casa, o voo sai em 15 minutos. O senhor pode imaginar...



O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Sr. Constantino, eu só acredito... Agora, por exemplo, às vezes — não é questão de crítica ao senhor, não, mas quando eu vejo que... Eu marco... Por exemplo, dificilmente, o senhor tem um vôo com menos de 1 hora de duração. Quando se coloca lá que daqui, precisamente, 1 hora está confirmado que o avião já deve estar voando, está lá, no painel, confirmado. Aí, a gente sabe que o avião dentro de 1 hora vai estar chegando mesmo. Mas, fora isso, até confirmar, hoje, está um problema muito sério, realmente.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - É um problema sério, Deputado. Aceito a crítica. É importante colocar para o senhor o seguinte: que o desdobramento desses vôos, quer dizer, muitas vezes, ocorre um fator num aeroporto distante, um fechamento, de um avião que iria cumprir determinadas etapas, que tem jornada. Nós temos limitação de aeroportos que fecham durante à noite ou mais especificamente como esse. Muitas vezes para permitir melhor o atendimento de até outros vôos que eventualmente estão até mais atrasados e mais problemáticos, há um rearranjo na malha, que é difícil o senhor prever com tanta antecedência. Mas eu estou falando de exceções, Deputado.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Pois não.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - São exceções. Não estou generalizando. De uma maneira geral teríamos condições de passar informação precisa, sem dúvida nenhuma. Eu só exemplifiquei, eu tipifiquei um caso. Mas na sua grande maioria temos condições de prever e de disponibilizar, sim, essa informação.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Muito obrigado, Sr. Presidente. Muito obrigado, Sr. Relator.

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

Passemos agora à lista dos inscritos. Em primeiro lugar, está o nobre Eduardo Cunha, a quem concedo a palavra por 10 minutos, começando às 10h40min e terminando às 10h50min.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - V.Exa. poderia me dar a benevolência que deu ao nosso autor. Em primeiro lugar, quero cumprimentar V.Exa., Sr. Presidente, o Sr. Relator, cumprimentar o nobre depoente, agradecer sua



presença, dos colegas Deputados. Minha primeira pergunta — e vou tentar, para poder fazer mais perguntas, ser conciso e rápido nas questões: a Gol está sendo acionada pelas vítimas do acidente? Onde está sendo acionada e em que estágio estão essas ações, se porventura existirem?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Posso responder? Obrigado, Deputado. Nós estamos sendo acionados por 3 famílias. Está, se não me engano, no Tribunal do Rio de Janeiro em fase de instrução.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sem nenhuma decisão parcial de nada?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Não, sem nenhuma decisão.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu perguntaria ao senhor, queria que o senhor fizesse um histórico rápido para nós. Há quanto tempo a Gol está no mercado? Qual o investimento feito pela constituição da empresa e qual a participação que a Gol tem no mercado durante esse tempo? Esperávamos isso numa exposição inicial, mas o senhor optou por não fazê-la. É até para conhecermos, para termos uma idéia.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Está bom. Obrigado. Eu até imaginei que estaria poupando vocês dessa explicação. A Gol é uma empresa relativamente nova, iniciou suas operações em 15 de janeiro de 2001, com 6 aeronaves, encerrando o primeiro ano com 10 aeronaves, conforme programado. Assim, viemos evoluindo a companhia para o que temos hoje. São 69 aeronaves, operando no Brasil e nos principais mercados da América do Sul. Já transportamos ao redor de 66 milhões de passageiros nesse período. Geramos — e este é um dado que temos levantado por meio de pesquisa — 10% desses 66 milhões de passageiros voaram pela primeira vez de avião na Gol, nesse período. O que mostra, ou o que praticamente indica, que entre o público que utilizava companhias aéreas, em 2000, e o público que utiliza companhias aéreas, em 2007, isso somente em função da Gol, nós mais que dobramos o número de CPFs que voam no Brasil, nesse período, ou seja, gerando a acessibilidade e a democratização no transporte aéreo. A companhia passou por sucessivos processos de capitalização exatamente para permitir que ela crescesse de maneira saudável, tendo condições de investir em infra-estrutura de manutenção, em equipamentos adequados, treinamento de



peçoal e ainda condições de sobreviver ao longo do tempo. A atividade de aviação é uma atividade muito complexa e de caixa intensivo, que vive ciclos muito definidos ao longo do tempo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas e o valor de investimento que foram feitos por vocês, pela companhia, para constituição, e qual a participação percentual de mercado gradativa e qual a que tem hoje? Começou com tanto, têm tanto hoje. Qual foi o investimentos que vocês fizeram?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Naturalmente, nós terminamos o primeiro ano com algo em torno de 6% de participação no mercado — daria uma participação média um pouco abaixo disso — e evoluímos para chegar a 36%, a 38% de participação no mercado no primeiro trimestre deste ano, ao longo do tempo. Os investimentos na Gol montam algo como R\$1,1 bilhão a R\$1,2 bilhão de capital e é uma empresa que tem um capital constituído basicamente por... Todas as ações ordinárias estão na mão de brasileiros, não na mão da família, todas com controle nacional. Nós temos, do total das ações da companhia, um *free float* de 28%. Ou seja, 28% das ações da companhia estão sendo transacionadas na Bolsa de Valores de São Paulo. E na de Nova Iorque nós temos hoje, aproximadamente, 12 mil sócios brasileiros na companhia, ou seja, 12 mil entre CPFs e CNPJs que investiram na companhia nesse período.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Desculpe-me interromper, senão não vou ter tempo para fazer mais perguntas.

Onde estão os centros de manutenção da Gol que esta Comissão aprovou numa diligência?

A gente precisava saber onde estão concentrados os centros de manutenção para que esta Comissão possa comparecer lá e fazer a visita que tem que fazer.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - O centro de manutenção nosso está em Confins, a manutenção que chamamos de cheques. E a manutenção de linha, a empresa trabalha com um sistema de manutenção faseada e a manutenção é feita nas diversas bases que são homologadas para esse tipo de serviço. Mas o centro de manutenção pesada está...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Em Confins.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - ... colocada em Confins.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu queria fazer uma pergunta ao senhor. Essa discussão que vai ter amanhã com o Relator, há um fato que deixa todos nós, já em termos de sistema aéreo, um pouco preocupados, em termos de usuário. A gente, quando chega para comprar uma passagem na hora, onde um assento é precível, o avião decolou sem o assento, ele não tem qualquer outra possibilidade de retorno para a companhia, a gente tem um preço absurdo nesse assento, fora do preço de quando eu o compro ele antecipado com reserva, mas numa disparidade as vezes até de 10 vezes.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - O senhor quer uma explicação? Por que isso acontece?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - É.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Exatamente, a precificação é feita não em função temporal, mas em função da disponibilidade do assento.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sim, mas eu chego na véspera, chego agora, vou comprar uma passagem para o Rio de Janeiro, não tem reserva, o assento está vazio, eu vou comprar na hora e eu pago 5, 6 vezes o preço da passagem do que pagaria se tivesse comprado ontem.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - É, aí depende da forma como está constituída a tarifa daquele vôo. Como eu disse, em determinados vôos, nós temos demanda de diversas localidades. Então, eventualmente... Depende muito... Existem situações e situações, mas basicamente o sistema prevê não uma questão temporal, no nosso caso, especificamente da Gol. Se o cliente comprar com uma semana de antecedência, ele vai encontrar tarifa mais baixa. É de acordo com a disponibilidade de assentos.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas o vôo que vai sair agora, o assento precível, que não tem mais retorno? O avião decolou, o assento morreu. Por que eu tenho que pagar mais caro? Nos países mais desenvolvidos é o contrário. Eu pago mais barato por um assento, que é precível, na hora que eu embarco.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Não é a prática da indústria, normalmente, mesmo lá fora até onde eu conheço. O senhor deve estar se referindo a algum leilão que foi feito em uma determinada época...



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não. Eu chego para viajar... Na Europa, vou comprar uma passagem na hora, um assento perecível, eu pago um preço barato. É um estímulo mesmo para que os assentos não fiquem vazios. Aqui, no Brasil, é o contrário. Quer dizer, no caso específico é o contrário.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - É. O senhor me desculpe. Eu desconhecia esse fato de que na Europa as companhias vendem mais barato de última hora, porque, até onde conheço, as companhias visam otimizar sua receita. O que quer dizer otimizar receita? Quanto mais pudermos vender com antecedência, melhor. E nesse sentido a teoria dita o seguinte: exatamente, o passageiro de última hora é o passageiro que tem a necessidade de viajar e que tem condições, eventualmente, de pagar mais. Visa a otimização de receita. Naturalmente, se o senhor conseguir comprar passagem com antecedência, vai encontrar passagens. Quando o senhor fala 10 vezes menos, é porque chega a ter promoções de 25 reais, de 50 reais em determinados bilhetes. Mas a forma de precificação, o *management*, ou seja, o gerenciamento de receita, segue uma forma de atuar — que é esta que estou colocando para o senhor —, na maioria dos casos. Pode ter uma ou outra exceção, não vou de maneira nenhuma discutir isso com o senhor, porque particularmente não...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, não quero discutir. Eu quero perguntar qual é a política. Não estou nem...

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Mas a política é esta: estimular o mercado através de tarifas baixas e, quando possível, otimizar a receita.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu queria que o senhor explicasse essa negociação da Gol com a VARIG. Certamente serão perguntas que vão acontecer. Vejo que meu tempo vai esgotar, tinha mais perguntas, mas eu gostaria que o senhor falasse desse processo de negociação da Gol com a VARIG para que a gente pudesse entender, já que a VARIG, como o senhor mesmo falou, saindo do mercado, ela gerou um aumento da pressão pelos assentos que não estavam disponíveis no mercado, e esse papel é importante ao mesmo tempo em que sempre há dúvida sobre essa concentração de mercado. Eu gostaria que o senhor pudesse falar sobre essa negociação.



O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Sobre a negociação da VARIG... Deputado, por favor, especificamente, o que que o senhor gostaria de saber da negociação da VARIG?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Gostaria que o senhor falasse sobre tudo, sobre a forma de compra, como é que foi essa negociação, se o senhor entende se isso não vai gerar uma concentração de mercado, o que que a Gol pretende fazer com relação às rotas que eram da VARIG, como isso vai poder melhorar ou piorar a situação de mercado. Em geral!

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Geral.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Geral.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Bom, a negociação decorreu durante o princípio deste ano, onde houve o contato entre a companhia VARIG LOG, antiga controladora da BRG, que opera com a marca VARIG no País. As negociações se transcorreram dentro de um clima normal de qualquer transação. Concluimos o negócio no dia... Concluimos o negócio no dia, se não me engano, no dia 23 de março.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Se for possível, que valor foi pago pela companhia?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - A transação foi no valor de 275 milhões de dólares, mais 50 milhões de dólares de debêntures, perfazendo um valor agregado de 320 milhões de dólares.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Pagos à VARIG LOG?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Pagos à VARIG LOG. E depois então dessa transação efetivada em termos de transferência e tudo mais que se decorreu no dia 9 de abril, nós assumimos a companhia com o intuito exatamente de revigorar a operação da marca VARIG, oferecendo aos nossos usuários um serviço diferenciado, principalmente no mercado doméstico. Nós discutimos bastante aqui hoje a questão das conexões, das concentrações de vôo. Exatamente a VARIG vem no sentido de atender aquela demanda que prioriza o vôo direto, que não quer depender de conexões ou esse tipo de coisa. Então, para isso, a malha da VARIG vai ser definida para operar nos principais centros econômicos e geradores de demanda do País exatamente para que consiga demanda específica, massa



crítica, para manter esses vôos, oferecendo um serviço prêmio, ou seja, programas de milhagem, com Sala Vip, maior espaçamento entre as poltronas e vôos diretos com sistemas de reservas compatíveis com a VARIG, que também pretende retomar as suas rotas internacionais. Retomando as rotas internacionais, notadamente, e, no primeiro plano, para os destinos na Europa, além da Cidade do México, na América Latina, no México e Bogotá e Caracas que já estão em operação pela VARIG. Ou seja, seria uma reimplantação dessas bases iniciando vôos com aeronaves de última geração. Essa é a proposta que nós estamos trazendo para o mercado. A idéia é reestruturar a empresa para que ela ofereça um serviço diferenciado em relação às demais companhias. Vale lembrar que a VARIG hoje representa em torno de 4,5% do mercado. O que, quando nós identificamos, quando o senhor colocou a questão da concentração... Eu entendo que, primeiro, nós vamos manter as duas marcas distintas; segundo, nós vamos prestar um serviço diferente na VARIG daquele que nós prestamos na Gol. Nós vamos oferecer mais uma opção de serviço, naturalmente, e vamos deixar com que os nossos clientes façam a opção sobre qual modelo ele entende que é mais adequado para aquele percurso.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas, na prática, isso já está...

Eu peço desculpa, Sr. Presidente, mas acho que esse assunto é importante e será objeto de pergunta, e vou me estender mais 1 ou 2 minutos.

Na prática, essa integração está ocorrendo. Vocês já estão assumindo, vão assumir as outras rotas. Aí eu faço um paralelo, porque o senhor está fazendo a comparação dos 4,5% que a VARIG tem hoje, depois que a VARIG praticamente foi liquidada. Nós pensamos em VARIG, VARIG com participação de mercado que ela tinha antes do seu *crash*. E obviamente a Gol cresceu um pouco no segmento daquilo que foi de mercado que existia da própria VARIG. Por isso que eu lhe perguntei o percentual de concentração de mercado, para tentar ter esse raciocínio.

Então a pergunta é a seguinte: a expectativa é que a Gol, que é Gol mais VARIG, fique com o percentual de mercado que a VARIG tinha no passado, mais o que a Gol tem hoje? Quer dizer, isso é um risco de concentração? E na prática, quando é que vai se dar essa efetiva integração que possa efetivamente ter mais ofertas, crescimento ou a VARIG voltar ao patamar que era antes?



O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Deputado, muito obrigado. Estamos ainda aguardando a aprovação do CADE dessa transação. Quer dizer, o CADE exatamente está avaliando a questão da concentração que deve ser feita, a manutenção das marcas e a nossa proposta para o mercado. Mas independente disso, nós já iniciamos as tratativas para investir na VARIG e propiciar essa alteração, ou seja, a VARIG receberá, ainda este ano, 5 aeronaves 737-800 de última geração que atendem a essas características que eu coloquei para os senhores. Iniciará a operação a partir de setembro. Nós já iniciamos tratativas e concluímos algumas delas. Para retomada dos vôos internacionais, estaremos trazendo aeronaves 767 para a VARIG para iniciar, 767-300 ER, para iniciar essas operações entre São Paulo e Rio para a Europa. Iremos retomar, por exemplo, o vôo Galeão/Frankfurt, provavelmente agora no próximo mês de junho, princípio de julho. Isso já é um compromisso firmado. A expectativa nossa é de que essa companhia, junto com a Gol, ofereçam opções ao mercado. Eu afirmo isso para o senhor, porque digo também, até mesmo para os nossos investidores: a Gol não tem por prática projetar participação de mercado. Temos por prática trabalhar para oferecer um transporte adequado aos nossos clientes, e oferecer como opção. Se a nossa opção for a mais adequada para determinados tipos de cliente, e que permitam que a empresa cresça, nós cresceremos, na medida em que o mercado permita. Nós não perseguimos participação de mercado. E, sim, perseguimos obsessivamente uma qualidade na prestação de serviços.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas o senhor mesmo falou que, na indústria aeronáutica, o senhor tem que fazer encomendas de longo prazo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, para encerrar.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sem ter a perspectiva do mercado, o senhor não pode assumir o compromisso de encomenda. Então, tem que se ter uma perspectiva de mercado.

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

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Essa premissa pressupõe que nós entendemos que o mercado vai crescer a que nível. Quer dizer, participação de mercado pressupõe não só crescimento da empresa, mas também o crescimento do mercado. Então, seria difícil para mim. É lógico, eu gostaria de afirmar para o



senhor, com todas as letras, que nós vamos perseguir que a VARIG tenha a mesma participação que já teve um dia. Ela já teve 60% ou mais que 60% de participação no mercado. Mas, de novo, nosso planejamento não visa... Nós não calculamos: *“olha, em 2008 teremos “x” de participação de mercado”*. Nós não trabalhamos com essa premissa. Isso não é norte para a companhia.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Está claro. Passemos agora ao próximo inscrito, nobre Deputado Carlos Zarattini.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Sr. Presidente.

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

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Sr. Presidente, eu quero só contribuir. As minhas perguntas vão no mesmo sentido das perguntas do Deputado Eduardo Cunha. Quero perguntar a V.Exa. se a gente poderia seguir, no meu tempo, já cedendo, para continuar essa mesma corrente de pensamento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Cedeu seu tempo para ele?

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Estou cedendo meu tempo para ele, para que a gente possa continuar as mesmas perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeitamente. Pode trocar. Aí, V.Exa. não vai poder usar seu tempo.

O SR. DEPUTADO BETO MANSUR - Na hora dele, Presidente, ele pode ceder.

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

O SR. DEPUTADO BETO MANSUR - E também queremos o mesmo tempo do Cunha.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Quanto tempo deu, Presidente?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu contei 16 minutos. Então, nós vamos... Temos 16.

O SR. DEPUTADO BETO MANSUR - Queremos o tempo também.
Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o nobre Deputado Carlos Zarattini, começando às 10h56, terminando às 11...



O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Pensei que eu ia ser o primeiro beneficiado pela nova prática.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Às 11h06.

(Não identificado) - Não, ele deu 10.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Bom-dia, Sr. Presidente, bom-dia, Sr. Constantino, eu queria perguntar, em primeiro lugar, se no caso da... Vocês, evidentemente, fazem seguro das aeronaves e também seguro para os passageiros. Eu queria saber qual foi o valor do seguro recebido pela Gol no caso do acidente e qual o valor do seguro recebido pelos passageiros.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Bom-dia. Obrigado, Deputado. A Gol possui seguro para todas as aeronaves, seguro de responsabilidade civil e esse seguro cobre valores que chegam a, dependendo da aeronave, dependendo do... Tem o responsabilidade civil e o RETA, que seria do casco. Dependendo da aeronave, dependendo do *lessor*, que em alguns casos nós temos companhia de *leasing*, essa cobertura vai de 750 milhões de dólares a 1 bilhão de dólares, partindo do princípio do pior cenário. Com relação ao valor que recebemos do seguro, quer dizer, o seguro nesse caso não funciona exatamente, ele não indeniza a empresa. Ao contrário. Nós temos que buscar — não indeniza a empresa antecipadamente —, nós temos que buscar os acordos, as indenizações junto às famílias, ao *lessor*. E, aí, recorreremos à seguradora para ter a restituição desses valores. Os valores de indenização de família a família, ele altera de caso a caso, de acordo com as jurisprudências existentes para esse tipo de caso.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Mas o senhor não tem uma média, se já foi feito algum acordo, quanto a empresa está oferecendo às vítimas?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Nós já fizemos alguns acordos, precisamente, com 23 famílias. E até por uma questão de sigilo, de confidencialidade prevista nos acordos, eu não posso revelar o quanto nós indenizamos em média e nem, especificamente, para cada família. Eu não posso afirmar isso. Estaria ultrapassando os limites de privacidade dessas famílias.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - E nem mesmo quanto à aeronave, a Gol ainda não recebeu?



O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Não. A aeronave era uma aeronave nova. Ela foi recebida 1 mês, 2 meses antes do ocorrido. Essa aeronave estava sendo operada em regime de *leasing* operacional. A companhia proprietária da aeronave que estava alugando para a Gol já recebeu a indenização equivalente ao valor de uma aeronave naquelas condições.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Ok. Não, só coloquei essa pergunta porque à tarde nós vamos ter aqui um representante das vítimas que, evidentemente, vai tocar nesse assunto.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - É pertinente. Eu peço desculpas de não poder lhe informar até por questão contratual. Tem sigilo.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Uma segunda questão.

Qual é a média de horas de aviões no ar da Gol? Que é um indicador que me parece muito usado aí na medição.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - No ar, nós mantemos aviões em média 14 horas por dia voando.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Quatorze horas.

E qual é o índice de ocupação de assentos?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Este ano, está em torno de 70%, 72%.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Pelas informações que nós temos, a Gol registrou uma queda de 43% no lucro líquido nos 3 primeiros meses de 2007, comparando com o mesmo período do ano passado: 160,6 milhões de reais para 91,5 milhões. A justificativa divulgada é a crise aérea, o cancelamento de vôos etc.

Apesar da queda no lucro, a companhia registrou crescimento de 20,7% na receita líquida indo para 1,04 bilhão de reais. Parece-me que essas conexões, essa malha complexa que o senhor descreveu já em vários momentos, ela eleva o rendimento da empresa; pelo menos, esse é o raciocínio.

Mas, ao mesmo tempo, o que eu queria perguntar é se isso não leva também a uma possibilidade de desestabilização do sistema por conta de qualquer um dos fatores que o senhor mesmo citou: questão de seqüenciamento, meteorologia, queimadas.



Quer dizer, até que ponto a Gol, não sei dizer as outras empresas, no caso estamos tratando da Gol, ao levar ao limite as horas de vôo das aeronaves, a ocupação dos assentos e uma malha complexa e extremamente articulada, ela não privilegia única e exclusivamente a sua rentabilidade em detrimento de uma desestabilização do sistema? Ou seja, uma possibilidade de qualquer fator levar a um atraso em cadeia, e estarmos assistindo problemas como estamos assistindo agora.

Gostaria de que o senhor comentasse essa situação.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Muito bom, muito pertinente a pergunta e ampla. O que acontece? O modelo de negócio da Gol, o modelo de baixo custo, baixo preço — a Gol é a pioneira a operar com esse modelo no Brasil, ou seja, a primeira, e hoje a maior companhia a operar nesse modelo —, ele exige exatamente uma alta utilização dos ativos, uma otimização desses ativos. Ela exige alto investimento em tecnologia, ela exige simplicidade. Nesse sentido, nós temos cumprido o papel de alcançar reduções de custo significativas e temos repassado essas reduções de custo ao mercado, levando o benefício do transporte aéreo para boa parte da população que nem sequer imaginava isso há 10 anos atrás. Nem sequer passava pela cabeça, há dez anos atrás. Este é o papel da companhia: a democratização do transporte. Conseguimos atingir margens de lucro em cima exatamente de eficiência, de produtividade. Nós compartilhamos esses resultados com os nossos colaboradores, e entendemos que, de certa forma, também compartilhamos com a sociedade, quando permitimos que pessoas menos assistidas, ou com menor capacidade de gastos, estão conseguindo acessar o transporte aéreo. Com relação às aeronaves voarem 14 horas, Deputado, o que acontece? Como eu coloquei antes, não sei se o senhor estava na sala, mas existem fatores exógenos, não são só eles, naturalmente, que influenciam na indústria. A Gol, apesar de voar 14 horas por dia com suas aeronaves, mantém um nível de despachabilidade, ou seja, disponibiliza os aviões em mais de 99,7% das suas missões, dos seus vôos. E é lógico, fatores exógenos, então, influenciam. E talvez essa auto-utilização das aeronaves poderia então gerar transtornos. Mas a questão é a seguinte: nós nunca sabemos exatamente onde ocorrerá o problema. Eu estou dizendo isso pelo seguinte: você reduz a utilização de 14 para 11 horas, e



isso não significa que o fato de Cuiabá ou de qualquer outro aeroporto — estou falando do de Cuiabá, mas poderia ser qualquer outro aeroporto — ter fechado não vai gerar transtorno para os outros 10 destinos seguintes daquele avião. Vamos dizer que reduza para 8.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - É que, na medida em que há uma extrema articulação das suas rotas, que, como o senhor falou, a gente chega a esse nível de utilização, ao mesmo tempo, um pequeno atraso numa delas, num desses estágios, pode afetar toda a cadeia.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Gera atraso em mais 10, nós cumprimos 11 etapas.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Então, a pergunta é a seguinte: até que ponto essa utilização extrema também não é uma causa de a gente estar assistindo a uma série de atrasos por conta, às vezes, até da meteorologia ou da queimada, como o senhor falou, e não só o seqüenciamento?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - A Gol opera com a utilização média de 14 horas por dia há quase 3 anos, e esse problema está sendo levantado nos últimos 6 meses. Quer dizer, eu acho que nós não deveremos atribuir, se o senhor me permite, a eficiência da companhia e dos seus colaboradores aos problemas que vêm ocorrendo. Eu digo assim, essa premissa que o senhor está colocando pressupõe o seguinte: se baixarmos a utilização, conseguiremos mitigar os problemas.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Não, não. Se a gente baixar, não; se a gente diminuir, baixar a utilização... Ela é um índice que reflete uma outra coisa, que é a extrema, vamos dizer assim, articulação dessas várias fases dos vôos. Então, o vôo que, como o senhor falou... Têm que ser distribuídos os passageiros. Quer dizer, isso leva a um rendimento maior. O fato de estar utilizando 14 horas, 16, 18, 24, eu acho que não é a questão.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - O senhor faz referência à conectividade.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - À conectividade. Na verdade, o indicador, aqui, reflete uma extrema conectividade. Então, o quanto isso não



atrapalha. Minha questão... Eu não tenho uma outra pergunta para fazer para o senhor.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Perfeito. Eu sei.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - E não sei se existe esse dado: qual é o número de conectividades ou qual é o percentual? Não saberia nem como perguntar isso, porque eu não sei qual é o indicador usado. Então, eu estou me baseando nesse, que é um indicador comum na aeronáutica.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - (*Ininteligível*) entendedor de transportes, de sistemas de transporte de passageiros. A conectividade... Hoje na Gol, 50% dos nossos passageiros fazem conexão ou escala, ou seja, eles estão passando por uma conexão. Isso permite que a empresa construa a demanda e viabilize a utilização de destinos que não seriam atendidos, ou de horários, de frequências que não teriam demanda específica que justifica o voo. É preciso construir demanda, é preciso adicionar determinados passageiros para justificar aquela etapa economicamente. Daí a necessidade da conexão. Esse modelo de distribuição acontece no mundo todo, quer dizer, não é uma questão exclusiva da Gol ou do País. A questão da conectividade acontece no mundo todo. Outro dia — eu posso ser específico — eu peguei um voo para Dallas. Aliás, estava pegando um voo para Nova York. Fui até o balcão da American Airlines. Conversando com o gerente da companhia, eu pedi uma informação: “*Como é que está o voo de Dallas?*” Só por curiosidade. “*Ah, está com 100% de ocupação.*” Eram, se eu não me engano, 240 passageiros. “*E quantos estão indo para Dallas?*” “*Nove.*”

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O.k. Só uma pergunta — se o senhor me permitir, Sr. Presidente.

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

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Nós estamos vivendo um momento em que me parece que a expansão das empresas aéreas vai se dar na aviação regional, e, pelo que eu entendi, o sistema de concessão de rotas não é bem um sistema de concessão, é um sistema de solicitação, e a ANAC, por sua vez, autoriza ou não autoriza. O senhor acha que esse sistema está correto? E qual a possibilidade de crescimento das empresas aéreas regionais?



O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - A regulamentação, hoje, prevê liberdade tarifária e liberdade de destinos. Como é que se monta uma companhia aérea e se iniciam as operações? Você, primeiro, demonstra capacidade econômica e financeira de evoluir nesse sentido, depois você é obrigado... a companhia deve demonstrar que ela tem condições de manter o equipamento, ou seja, tem engenheiros habilitados, mecânicos, sistema de treinamento, manual geral de operação, enfim, todas as questões operativas devem ser comprovadas, mostrando que a empresa tem efetivamente condições de prestar um serviço. Diante disso, a ANAC emite o CHETA, o Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo. Com isso, a companhia tem condições de iniciar a importação de aeronaves, iniciar seus vôos. Aí a empresa pode, então, solicitar um destino, uma rota, Brasília—Goiânia, por exemplo. Cabe à ANAC consultar os órgãos de controle de tráfego e infra-estrutura aeroportuária, para saber se existe condições de receber aquele avião com aquela característica, com tantos passageiros, naquele aeroporto. Dada a posição para a ANAC de que é possível, ela concede aquela rota. Ou seja, nós vivemos num regime de absoluta liberdade. Nesse sentido, eu concordo com o senhor, quer dizer, o Brasil hoje carece de uma aviação regional mais forte. Nesse sentido, as companhias como a Gol, que operam as rotas troncais, têm estimulado as companhias regionais a fechar acordos comerciais que permitam alimentação dos vôos troncais, assim gerando um fluxo que permita a sobrevivência das companhias regionais ao longo do tempo. Mas é um setor da indústria que realmente, durante os últimos anos, sofreu uma involução, até em função da própria complexidade que a indústria apresenta e de problemas individuais de cada empresa.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O.k. Muito obrigado, Sr. Constantino.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O próximo inscrito é o nobre Deputado Miguel Martini, que trocou com o Deputado Otavio Leite.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Começo às 10h10min e termino às 10h25min, não é, Sr. Presidente?



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - De 10h10min até as 10h20min.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Os 2 anteriores usaram... Está bom. Sei que V.Exa. vai ser benevolente.

Sr. Constantino, a primeira pergunta é: quantas vezes o senhor, como Presidente da Gol, ou através de seu sindicato, foi chamado a alguma reunião com o DECEA, a ANAC e a INFRAERO, juntos?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Precisar é difícil, mas nós já fizemos algumas reuniões, com certeza.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Com os 3 juntos?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Com os 3 juntos, mas...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Quantas reuniões?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Poucas reuniões: 2, 3. Eu posso estar com a memória...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O senhor está há quantos anos no mercado?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Seis anos.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - São 6 anos. Quer dizer, reunir 2 vezes...

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - A ANAC é recente, não é? Então, seria o DAC, na época. Talvez um pouco mais, 4, 5 vezes, não mais que isso.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Uma das coisas que nós estamos já concluindo nesta CPI é que os 3 órgãos e mais a aviação, que deveriam permanentemente estar dialogando, não o estão fazendo. Ou seja, deveriam estar absolutamente integrados, conversando entre si, porque hoje as informações são fundamentais nesse processo. Por exemplo, o senhor tem, certamente, um centro de operações que controla todos os vôos da companhia, não tem?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Exato.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O piloto está permanentemente em contato com esse centro de operações?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Sem dúvida.



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Então, é perfeitamente possível que o piloto, ao saber que vai fazer uma espera de 20, de 30, de 40 minutos ou mais, comunique, que haja uma comunicação imediata entre a sua operação e a INFRAERO para o aeroporto de destino, e ele pode atualizar essa informação imediatamente, em real *time*. Correto?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Correto, correto.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Isso não acontece?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Isso... É, existe uma deficiência nesse sistema de comunicação, realmente, apesar de que, dessas poucas reuniões que nós fizemos, as últimas todas foram no sentido de tratar esse assunto. Mas concordo com o senhor. Eu acho que, nesse sentido, nós temos que fazer um dever de casa, a indústria, em relação a disponibilizar mais rapidamente a informação correta para o usuário final.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É, dizer apenas que é possível... Agora, é preciso uma perfeita interação...

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Exato.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - ...entre todos os órgãos: o órgão de controle de tráfego aéreo; a ANAC, que é a certificadora e a fiscalizadora, e a INFRAERO, que é aquela que está lá no terminal, na parte final.

A segunda questão vai junto com essa também, e creio que numa reunião dessas, integradas... É preciso integração perfeita. Ela é indispensável, fundamental. Hoje, nós temos informações de que muitas aeronaves, nacionais e internacionais, fazem esperas por falta de espaço para pousar em Guarulhos ou em Congonhas, principalmente em Guarulhos, no caso das internacionais. Então, isso significa o quê? Que há um gargalo. O que estamos percebendo... Quando o senhor começou dizendo que o sistema se desarranjou, na verdade, nós vimos a evidência dos desarranjos do sistema. Porque está certo que a ANAC é nova, mas o DAC sempre existiu, há muitos anos que está aí operando, cumprindo a sua função. A ANAC veio apenas acrescentar, como já foi dito aqui também.

Então, o que estamos percebendo? Os investimentos de infra-estrutura, eles não estão necessariamente... Como o senhor está dizendo, são necessários 8, 10 anos de previsibilidade para se fazer isso. Como a INFRAERO vai decidir investir no



aeroporto X sem conversar com a aviação, sem conversar com as empresas, e até mesmo com a ANAC tem perspectiva de saber: *“Olha, nós estamos aumentando aí em 15%, 20%”*.

Ao mesmo tempo como pode crescer a empresa aérea, os vôos e os aeroportos se não cresce adequadamente o número de controladores de vôo e de equipamentos para dar suporte a isso. Nós não temos problemas de crescer. O que precisamos é de planejamento e previsibilidade. Agora, para isso, é preciso interação perfeita. Eu queria que o senhor falasse sobre isso.

Hoje, mesmo com a evolução tecnológica, no aspecto de previsão meteorológica, sempre tem margem, logicamente, de erro, mas é possível se prever que, amanhã, em Porto Alegre, deverá fazer sol ou, a partir de tal hora, haverá possibilidade de chuva etc. Então, essas informações meteorológicas estão sendo disponibilizadas para as companhias, as companhias estão investindo nisso, ou buscando uma interação, o sistema já dispõe disso daí?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Perfeito, Deputado. Começando pelo final, as companhias, naturalmente, fazem toda a análise meteorológica, tudo o que é possível. É possível prever que vai chover, é possível prever em que período vai chover, mas não é possível prever que o aeroporto vai fechar em função dessas chuvas. Ou seja, que os mínimos vão-se estabelecer exatamente na área do aeroporto. E mais difícil ainda: a que horas isso vai acontecer. Ou seja...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Desculpe-me por interrompê-lo. Eu posso dizer para o senhor o seguinte: os aeroportos são planejados, e a partir de um estudo meteorológico é possível se prever com certo grau de certeza a perspectiva de fechamento daquele aeroporto em que período? Isso daí é muito comum de acontecer.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Não, é... Não é tão preciso assim de dizer que vai fechar a tal hora...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Cem por cento, nunca, mas...

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Não, não.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas tem previsibilidade.



O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Nem é... Não é tão preciso no sentido de prever a que momento tal vôo vai ser afetado com aquele fechamento. Nós não podemos... Nós tomamos atitudes, por exemplo: hoje o Aeroporto de Congonhas está passando por uma reforma na pista principal, estou operando a pista auxiliar. Com chuvas, existem restrições. Naturalmente, se a gente sabe que vai chover em São Paulo, a gente impõe as restrições, já faz um rearranjo de malha, já ajusta a malha para atender aquele aeroporto. Menos bilhetes são disponibilizados, porque aí o avião mais leve, eventualmente ele consegue operar naquela pista, sem maiores transtornos. Mas essa previsão, como estamos colocando, até citando o Aeroporto de Congonhas como exemplo... Durante o ano passado, a estatística mostra que choveu 5 dias no mesmo período em que, neste ano, o aeroporto está fechado. Neste ano, em 11 dias, choveu em 8. Quer dizer, era para chover em 5 dias em 45, e choveu em 8 em 11.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas, se me permite, chuva não necessariamente fecha aeroporto.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Não, no caso...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Fecha aeroporto cuja pista não está adequadamente conservada ou construída.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Exato. Eu apenas citei um exemplo. Não estou... Então, o que acontece? Voltando: o princípio da pergunta do senhor fazia referência à integração da comunicação e tudo. Existe um esforço hoje, quer dizer, é uma integração entre companhia aérea, isso é genial, se ter a central, vamos dizer, de informação do controle de tráfego sobre onde há problemas e onde não há. Mas não existe uma previsibilidade, nós não conseguimos prever com antecedência os problemas. Mas essa interação já está acontecendo hoje no sentido de exatamente mitigar ou minimizar a falta de informação lá na ponta. Mas ainda existe uma série de transtornos não previsíveis que vêm acontecendo. Eu não sei se me perdi na resposta. Para alguma parte da pergunta ainda está faltando resposta?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É. Quanto essas informações meteorológicas, quanto que esses órgãos de tráfego aéreo estão disponibilizando e que nível de interação existe ente as empresas para reduzir... Nós trabalhamos sempre na perspectiva de redução. Cem por cento não existe.



O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - O sistema de informação meteorológica funciona muito bem, como o senhor colocou, ele indica muito bem a chegada de uma frente, as mudanças climáticas e meteorológicas, mas ele não consegue precisar exatamente em que minuto aquilo vai acontecer. Essa é a dificuldade que nós temos. Mas há uma interação, sim, isso é uma coisa que... Essa interação acontece eu acho que desde sempre na aviação, as informações são disponibilizadas, não é? E nós trabalhamos com essa variável nas nossas operações.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É. O que eu queria ponderar com o senhor é o seguinte: primeiro, quando o senhor diz que nós temos o melhor sistema de tráfego aéreo, dos exemplos que o senhor citou, teríamos até quase que uma obrigação de ser melhores do que todos eles, e o somos. O que estamos identificando aqui é que não houve planejamento adequado — ao longo do tempo, não estou responsabilizando nem este Governo. A previsibilidade... O senhor está dizendo que o crescimento deve ser, em média, 10%. Eu estou fazendo um cálculo muito rapidamente aqui: nós deveríamos crescer em 10% o número de controladores de voo, ou seja, teríamos que formar, em média, por ano, 220, 230, pelo quadro atual, porque deveriam ser 300, pois teríamos que ter 3 mil e poucos controladores operando hoje, e nós não temos esse crescimento. O que está acontecendo é um problema grave. À medida que o senhor, na sua empresa, amplia o número de horas de treinamento, de capacitação, porque sabe que o seu colaborador bem treinado, bem qualificado vai dar retorno para a empresa, sem dúvida nenhuma, é a sua empresa, terá uma imagem melhor. Isso não está acontecendo no nível desejado, e isso precisa ser recuperado urgentemente.

E isso se recupera à medida que vá havendo uma perfeita interação entre esses 3 órgãos, com esse... O Brasil já está crescendo mais de 10% há muito tempo na aviação, o senhor sabe disso. E não houve... Com gráfico, o comandante do DECEA aqui mostrou o quadro de pessoal. Houve ano em que ocorreu queda no número de controladores/voo disponível. E não se forma controlador da noite para o dia.

Então, isso daí não é problema do homem, do controlador de voo, é um problema do sistema, que precisa evoluir no nível desejável para acompanhar todo o desenvolvimento econômico. E a tendência é crescer, e crescer cada vez mais.



A última pergunta é esta: os pilotos, a cada vez que há um incidente, eles são obrigados a reportar, a fazer uma ocorrência e uma denúncia para os órgãos de controle, para que se verifique isso. Eu queria perguntar se o senhor sabe se essa quantidade de relatórios cresceu ou diminuiu e a partir de quando?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, V.Exa. está atento ao tempo, não é?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu me perdi, Sr. Presidente, vou até os 30? (*Risos.*)

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Só mais uns 2 minutinhos, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pode falar.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Deputado, agradeço as colocações, acho que foram muito pertinentes. Sem dúvida, é preciso alinhar o planejamento dos principais órgãos que compõem o sistema junto às companhias aéreas para que a gente não tenha amanhã mais atropelos, não é? Não necessariamente o número de operações vai crescer em 10%. Nós estamos ainda no mercado crescendo, nós estamos renovando frota, com aviões que têm maior capacidade. Quer dizer, nós podemos identificar que, diria de 2003 para 2007, houve uma redução do número de operações no Brasil, principalmente na área de cobertura aqui do CINDACTA I, ou seja, houve uma redução e não um aumento de operações, o que deve ter gerado uma situação menos tumultuada no sistema de controle de tráfego, menos congestionada, deveria acontecer isso. Então, eu concordo com o que o senhor colocou.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Dizendo isso que o senhor está falando... Já houve aqui, primeiro, a correria agora, trezentos e tantos controladores foram contratados, concurso foi feito. Isso é uma identificação de que houve um déficit, houve um problema que se revelou agora. Então, nós temos de cobrir esse déficit. Só que não se cobre um déficit diminuindo qualidade. É essa a questão fundamental. Quando o senhor disse que vai crescer 10% não necessariamente o número de aeronaves, talvez aqueles que fazem o transporte de passageiros, talvez sim. Mas é de se esperar, e é natural, que também a aviação geral cresça, que o



transporte de cargas nacional e internacional cresça também, na medida em que a economia vai crescer 5%. Então, nós temos que, não só no aspecto de passageiros, mas a aviação está em franco crescimento — e é desejável que o esteja e queremos que esteja. O que nós não podemos é estrangular o sistema, com aeronaves esperando porque o ILS CAT do Galeão, ou do Guarulhos ficou 10, 15 dias sem ser feito. Nós não podemos deixar de crescer porque não há pista, não há estacionamentos para as aeronaves, quer seja em Guarulhos, quer seja em Congonhas. Quer dizer, é essa a interação. É nisso que a CPI, eu acho, precisa dar sua contribuição, fazer...

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Concluo agora, em 30 segundos, Sr. Presidente.

Evidenciar todas essas questões e apontar caminhos, sim, porque nós queremos, sim, que o Brasil cresça — e é desejável isso. Mas não queremos que haja uma queda nos serviços, que são bons e podem se tornar excelentes se nós os rearmos. Quer dizer, houve um desarranjo no sentido negativo e nós precisamos fazer um rearranjo desse sistema. O senhor concorda?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Concordo, concordo. É importante observar que os recursos sejam aplicados também no sentido de ampliar e modernizar esses sistemas. E, com relação à primeira pergunta, desculpe se eu não cheguei a completar: Relatórios de Perigo. Esse é o nome que é dado para isso. Existe, é dado esse nome, e poderia ser outro, não precisaria ser Relatório de Perigo necessariamente, porque nem sempre significa perigo. Eu não tenho essa informação precisamente, mas eu não enxergo razões para que o número de relatórios tenha aumentado, porque, sem dúvida, tem gerado constrangimento para os passageiros. Mas, em momento algum, nós estamos convivendo com situações que efetivamente coloquem em risco a atividade. Ou seja, o perigo não aumentou.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Já informo....

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O.k. Eu só informo para o senhor que, por parte dos controladores, aumentou significativamente.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos passar agora ao nobre Deputado Beto Mansur, por 10 minutos.

O SR. DEPUTADO BETO MANSUR - Eu quero cumprimentar o Júnior. Estava comentando aqui, Júnior, que possivelmente a Gol foi a culpada por esse processo todo. Ela acabou entrando no mercado numa modalidade de custo baixo e preço baixo, e a gente tinha, na realidade, uma realidade com algumas companhias cobrando até preços maiores. Mas eu acho até que a entrada da companhia é muito positiva porque as pessoas estão viajando mais.

Uma coisa que eu não entendi: nós tivemos aí o número de *slots*, principalmente no Aeroporto de Congonhas, diminuído. Percebemos o seguinte: há um *airport rubber* em Congonhas, um em Guarulhos e um em Brasília. Quer dizer, essa foi a modalidade que a ANAC e as companhias acabaram acertando para que se pudesse ter uma base maior de aeronaves. Mas, se o número de *slots* diminuiu ao longo desse tempo, e o número de passageiros cresceu assustadoramente — e não só V.Exa. disse, mas outros já estiveram aqui dizendo que as aeronaves cresceram em tamanho, o Presidente da ANAC falou isso —, como é que a gente pode estar com esse problema todo de caos aéreo? E não sei se o número de *slots* diminuiu somente no Aeroporto de Congonhas, mas nesses outros aeroportos que fazem essa distribuição dos tráfegos.

Eu queria que você fizesse um comentário sobre isso, para a gente tentar ver qual seria a solução para que diminuísse esse problema, porque, é lógico que a gente vê um número maior de passageiros dentro dos aeroportos, e os aeroportos acabaram internamente se modernizando. Quer dizer, as salas de embarque etc., uma série deles, mas a gente sabe que as pistas deixam a desejar. Por que está ocorrendo isso? O número de *slots* diminuindo e o caos nos aeroportos?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Bem, é complexa essa pergunta, Deputado. É complexa porque, se eu tivesse a resposta, talvez até a CPI não estivesse acontecendo. Sem dúvida, existem... Eu peço desculpas. Eu não quis ser...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Estamos lidando com essa complexidade todos os dias.



O SR. DEPUTADO BETO MANSUR - Você sabe, viu, Júnior, porque eu acho o seguinte... Aqui, nós todos queremos uma solução para o caso. A entrada da companhia — e eu conheço muito bem a família e a companhia —, a entrada de vocês foi muito positiva. O grande problema do Brasil hoje é que você tem um problema de infra-estrutura! E acho que a Comissão sabe muito bem disso, ela já se aprofundou nisso, e um dos grandes resultados que temos não é só no setor aéreo, não, mas também no setor energético. Qualquer grande empresa hoje, que entra visando ao lucro, tendo uma administração profissionalizada e internacionalizada, tem problemas no Brasil.

Por isso, pergunto qual seria, na sua visão, a solução, porque a gente tem aeronave, vocês estão comprando aeronaves maiores, e a gente sabe que o crescimento do sistema de transporte aéreo vai acontecer. Qual a saída para isso? Até ia perguntar se existe, na cabeça das empresas, a possibilidade de construção de aeroportos, de privatizar esse sistema, para que as empresas possam, na frente, construir uns centros delas e, depois, descontar das tarifas etc., fazer algum tipo de acordo com o Governo. Porque, da maneira que está, a gente sabe que essa coisa só tende a piorar em vez de melhorar.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Bem, Deputado, concordo com sua colocação no sentido de que, como já havia sido dito antes, existe a necessidade de alinhamento no planejamento dos agentes desse sistema. Existem alternativas, ou seja... Aliás, dando um passo para trás, existe a necessidade de investimento em infra-estrutura para ampliação, melhoria, modernização. E, aí, fazendo um parênteses, estamos passando por um momento infeliz no sentido do seguinte. Exatamente, nós temos um dos aeroportos, um dos principais aeroportos do País, que é Congonhas, com a pista passando por reforma. E essa questão da pista passar por reforma indica o seguinte: a pista vinha recebendo operações de pouso e decolagem dentro de um gradiente de aderência, dentro do limite de segurança. Quer dizer, existe uma tolerância. Entrou nessa faixa de tolerância, tem de fazer a reforma. Infelizmente, isso está acontecendo no momento em que o sistema vinha desarranjado. Então, houve uma conjunção de fatores, um remontando sobre o outro, que tem gerado transtornos múltiplos, vamos dizer assim. Então... E não dá para, aí, no caso, não dá para julgar o seguinte: “Bom, mas por



que não fez a reforma da pista antes?” Porque ela estava operando dentro dos padrões de segurança. “Por que não deixou para fazer depois?” Porque entrou no limite de tolerância e tem de fazer segurança. É um mantra. Segurança é uma religião para quem trabalha com aviação. Chegou ao limite, por mais que gere transtorno, por mais que gere problemas, é feito o que tem de ser feito. Essa é uma questão que nós temos de realçar porque, em todos os sentidos, os agentes desse setor, desse sistema, atuam voltados para a segurança de vôo. Isso é importante colocar. Agora, entendo que a discussão passa por, fundamentalmente, mais investimento, investimento em treinamento, capacitação de controladores, investimento em infra-estrutura aeroportuária. Cabe às empresas também fazer seu dever de casa, aprimorar, melhorar em todos os sentidos, o atendimento, aprimorar o treinamento, aprimorar a assistência aos colaboradores, aos clientes. Mas, acho que o fator fundamental aqui, é prioridade, realmente olhar para o setor com a prioridade que ele merece. Ninguém esperava que a indústria crescesse 12%, 14%, 15% ano sobre ano. A história da aviação mostra que ela cresce 2 vezes o PIB e, até pouco tempo atrás, os especialistas defendiam que a demanda era inelástica, ou seja, havia um aumento de custo, repassava esse aumento de custo para a tarifa, a demanda caía e, se baixasse o preço, a demanda também não subiria. E era assim que funcionava. Não sei exatamente por que motivo, mas era assim que funcionava até a entrada da Gol em operação. Então, todos esses agentes percebendo que há necessidade de investimento em infra-estrutura aeroportuária e de controle de tráfego aéreo, não que... De novo, não entendo que nós temos um problema crônico que implique falta de segurança hoje, mas que nos permita crescer com confiabilidade, crescer com a garantia de que prestaremos o serviço a que nos propusemos. É necessário que haja realmente um foco, uma prioridade, talvez seja preciso que haja mais reuniões do CONAC, que seria o Conselho Nacional de Aviação Civil, que determina as políticas para o setor, a última reunião foi feita em 2003. Chegou até mim que já há uma tentativa de reunião agendada para o princípio do mês que entra. Então, é importante que o CONAC se reúna, envolve vários Ministros mais as estatais envolvidas no setor, no caso, a INFRAERO, além da agência da ANAC, para que se redefina a política para o setor, a política de investimentos para o setor dando a ele a prioridade que ele merece, porque o



transporte aéreo é indutor do desenvolvimento. Quer dizer, na medida em que um avião, como o nosso, chega a um determinado destino, como nós chegamos, outro dia, a Chapecó, por exemplo, no interior de Santa Catarina, gerando fluxo de passageiro e gerando comércio, gerando riqueza, gerando turismo, quer dizer, gerando todo tipo de benefício para a comunidade daquela região, é preciso que tenhamos condições de planejar e executar isso ao longo do tempo. Concordo com você. Agora, é importante que, do lado do Governo e de todos os agentes que compõem o sistema, haja uma prioridade e, principalmente, que a política seja muito clara e muito bem definida com relação a isso e com relação aos investimentos, porque, do contrário, vamos perceber uma redução, ao contrário do aumento de oferta, uma eventual redução, que significa o seguinte: cercear o cidadão de um direito que ele já vem adquirindo, ou seja, de voar, de voar com conforto, com segurança e com um custo acessível, com um preço acessível. Então, concordo com sua colocação. E nós precisamos identificar os problemas, sem dúvida. Eu acredito que esses agentes, cada um deles conhece as suas deficiências e as suas dificuldades. É importante que isso seja colocado em nível, até, do Conselho, do CONAC, para que o CONAC defina políticas que permitam sanar esse tipo de problema. Acho que a solução passa por aí. E a própria situação, a série de transtornos e de problemas que estamos vivendo ao longo do tempo mais a instalação desta CPI, além da CPI instalada no Senado, acredito que o resultado desse trabalho todo vai nos permitir enxergar com clareza onde deveremos investir, onde deveremos aplicar os recursos adequadamente. Essa a minha expectativa, Deputado. Eu não, eu não...

O SR. DEPUTADO BETO MANSUR - É, Júnior, eu tenho uma opinião. Acho que esse problema que a gente está enfrentando vai diminuir um pouco na hora em que a gente tiver a segunda pista completa no Aeroporto de Congonhas...

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Já vai ajudar.

O SR. DEPUTADO BETO MANSUR - ... porque é o maior aeroporto brasileiro. O detalhe é que, eu acho que, lógico, estamos aqui discutindo na CPI e ela foi formada, até, em função de um fato triste, que foi o acidente, mas ela é pertinente, porque a gente sabe que não é... Depois da conclusão da segunda pista do Aeroporto de Congonhas, se a gente não tomar conta de mais e mais



investimento na área de controle aéreo e também de infra-estrutura de outros aeroportos, a gente vai ter um problema, porque vocês estão comprando aviões, vocês, a TAM, a VARIG, que está se recuperando etc., e a gente vai ter um crescimento até em função do baixo custo que a Gol implantou no Brasil. Então, essa é a minha preocupação. Lógico que você está comentando sobre a infra-estrutura, mas a gente sabe muito bem que o Governo, ao longo do tempo, não diria nem este Governo, não, o Governo, na sua história, ao longo do tempo, não se preocupou com o crescimento que nós tivemos e ele foi logicamente diferente do crescimento que se vê no mundo como um todo. Então, muitas vezes, as coisas nos surpreendem no Brasil, e a gente vê que a gente quer crescer e falta infra-estrutura. É isso.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Bem, vamos ao próximo inscrito, o nobre Deputado Vanderlei Macris, por 10 minutos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Bem, boa-tarde, Sr. Constantino, ou bom-dia ainda, quase boa-tarde.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - É, por pouco.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Queria agradecer à sua presença e dizer que as perguntas que aqui foram colocadas, de alguma maneira, deram-me um pouco mais de clareza pelas respostas de V.Sa. sobre o encaminhamento e o trabalho que esta Comissão desenvolve para focar e definir quais são os caminhos e quais são as atitudes que o Governo precisa tomar para resolver esse problema, seja a curto, seja a médio ou seja a longo prazo.

A impressão que eu tenho, Sr. Constantino, é que a sua empresa... Eu queria até lhe cumprimentar pela capacidade de gestão, uma empresa de 6 chegar onde chegou a Gol só pode ser por sua capacidade de gestão. A impressão que eu tenho é que a sua empresa é uma empresa preparada para gerenciar todo o seu capital humano, técnico, de aeronaves, enfim, toda a sua empresa, um país de primeiro mundo dentro de um país de terceiro mundo. E eu sinto, pelas suas respostas, que há uma necessidade clara de romper um pouco essas dificuldades internas no País para poder garantir essa sua capacidade de gestão ter continuidade. Caso contrário, ela vai e já começa a criar, ou, melhor, a se deparar com barreira intransponíveis.



Portanto, a nossa função aqui e a nossa missão aqui é dar às empresas aéreas e, especialmente, aos usuários do sistema a tranquilidade de poderem voar pontualmente e com segurança. Então, essa é a nossa missão aqui como CPI.

Pois bem. Eu queria fazer algumas perguntas — e elas têm uma certa lógica dentro de tudo aquilo que nós discutimos até agora em todos os depoimentos que tivemos, os documentos que estamos recebendo aqui na CPI, e eu queria a sua atenção para poder responder essas indagações. Nós estamos sentindo, e aqui a ANAC deixou muito claro, quando esteve aqui através do seu Presidente, que nós estamos vivendo uma alta taxa de crescimento do setor aéreo. Especialmente as reduções de tarifas foram responsáveis pelo aumento da demanda, e a Gol foi parte desse processo. Uma das primeiras perguntas que eu gostaria de fazer é a seguinte: a Gol tem planos de aumentar o número de aeronaves, freqüências de vôos e ocupação das aeronaves? Quer dizer, é evidente a sua empresa tem um projeto de futuro, já disse aqui claramente, mas queria a sua reafirmação. A Gol tem planos de aumentar o número de aeronaves, freqüência de vôo e ocupação de aeronaves?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Muito obrigado, Deputado. Sim, a Gol tem planos de crescimento, plano já determinado, que indica que o grupo irá operar algo como 131 aeronaves ao final de 2010, para fazer uma progressão e determinar um limite temporal. E parte dessas aeronaves cumprirão rotas de longo curso, rotas internacionais de longo curso, não necessariamente gerando um fluxo da mesma proporção que as aeronaves que voam no mercado doméstico. Essa é a nossa expectativa, ou seja, vamos sair de um total de 78 aeronaves para 131, até 2010.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor ou algum representante da Gol tem participado ou acompanhado a elaboração pela ANAC de modernização da legislação que rege o setor aéreo brasileiro? A Gol tem participado de reuniões nesse sentido?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Tem participado. A Gol faz parte do SNEA — Sindicato Nacional das Empresas Aéreas. O Sindicato participa mais ativamente, e nós temos executivos que acompanham também esse assunto.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Nesse plano expansão, Sr. Constantino, o senhor considera participação estrangeira em sua empresa?



O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Nós temos... A companhia tem um disponível no mercado de ações em torno de 28% do seu total de ações, já sendo transacionado tanto na BOVESPA, na Bolsa de Valores de São Paulo, quanto na Bolsa de Nova Iorque, e nossa estrutura de capital, dessa forma, ela está sendo suficiente para garantir o crescimento da empresa. Naturalmente que nós consideramos a possibilidade de revisar essa legislação. Esse assunto já vem sendo discutido de certa forma. Não sei se é esse o ponto que o senhor queria.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu poderia até complementar: qual seria a sua opinião sobre o aumento da participação estrangeira nas empresas aéreas brasileiras?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Nós estamos exatamente avaliando, em função até dessa discussão, avaliando os prós e os contras, mas, preliminarmente, eu diria para o senhor que estender a participação de capital estrangeiro em até 49%, por exemplo, de companhia aérea, é um ponto que nós entendemos que pode ser favorável para a capitalização das companhias aéreas.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Isso é uma preocupação sua ou de mais empresas aéreas?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Não, eu estou falando especificamente a respeito de Gol e, pelo que eu percebo, não é uma preocupação, tá, Deputado, mas eu entendo que é um ponto que pode ser melhorado.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Está certo. O senhor tem acompanhado as providências adotadas pela ANAC para suprir essas novas necessidades decorrentes dessa expansão que está prevista na sua empresa e de outras, evidentemente, do setor aéreo?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - No caso... Desculpa...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor tem a... É evidente que a ANAC está ciente. E aqui o Presidente da ANAC deixou claro que existe todo um processo de expansão do setor aéreo brasileiro. E ela está tomando algumas providência para, evidentemente, fazer frente a esse crescimento. O senhor está acompanhando, quer dizer, existe um acompanhamento da sua empresa desse processo todo interno da ANAC, de quais as medidas ou de quais as questões,



quais são as definições que a ANAC está tomando prevendo esse aumento do setor de tráfego aéreo?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Tá. Naturalmente a empresa mantém contato com a ANAC no cotidiano, na rotina da companhia, mas eu não saberia responder para o senhor qual é a interferência e quais são as atitudes que estão sendo tomadas pela ANAC para poder comportar essa expansão da demanda, a não ser questões internas da própria Agência, vamos dizer, de crescimento, de número de checadores, número de instrutores, isso relacionado às companhias aéreas, que é fiscalização, que é a principal atribuição, além do marco regulatório, que é a principal atribuição da Agência. Mas eu não saberia elencar quais são as atitudes que estão sendo tomadas pela ANAC nesse sentido.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A sua empresa tem participado da distribuição de novas concessões, *slots* e HOTTRANS nesse ano de 2006?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Sim, esse ano de... quer dizer, 2006, 2007. Existe uma portaria que trata especificamente da distribuição de *slots*. Se eu não me engano, essa portaria foi ativada uma vez. E nós participamos desse certame, sim.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E o senhor acha que... E o senhor considera adequado esse processo de novas concessões? O senhor considera adequada essa forma de...

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - De concessão dos *slots*?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sim.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Olha, a Agência conseguiu, eu diria, um intento favorável que foi exatamente trazer para esse regime de concessão, ou seja, a máxima transparência. Nesse sentido, essa portaria ela é bastante precisa, porque ela permite que todas as companhias participem. Inclusive eu diria que há um ponto nessa portaria que discrimina as companhias que já estão em operação na medida em que garante um número "x" de *slots* para novos entrantes. Ou seja, nesse sentido, de certa forma, ela discrimina as companhias que já estão operando daquelas que têm intenção de iniciar a operação. Mas é assim que funciona em boa parte do mundo, quer dizer, nos principais países que podem ser uma referência para a gente. Nós acatamos, naturalmente — não poderia ser



diferente —, essa portaria e estamos já trabalhando dentro dela. Eu acho que a portaria foi um ponto positivo da Agência no sentido de trazer transparência para esse processo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor disse aqui claramente que o senhor sente a necessidade de investimentos em infra-estrutura no setor. Esse crescimento da aviação, o senhor podia nos dar informação, dentro da sua concepção, de qual foi o momento em que nós tivemos um processo de crescimento mais acelerado da demanda na aviação comercial brasileira?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Tá. Tenho condições, sim. Nós iniciamos a operação em 2001. Atendemos, naquele ano, 10 destinos do mercado brasileiro. Em 2003, nós já atendíamos quase 27 destinos no mercado brasileiro, ou seja, a abrangência da Gol passou a ser uma abrangência nacional. Eu atribuo ao que chamo de efeito Gol a razão desse crescimento de demanda no País. O que seria o efeito Gol? São as tarifas baixas estimulando o mercado, não é, estimulando a demanda. Naturalmente que houve uma convergência das companhias que tiveram condições de se adaptar ao modelo. Existiu a tentativa das outras companhias imigrarem para um modelo parecido com o nosso. Aquelas que tiveram condições e competência de realmente se adaptar ainda estão em operações. Outras, até em função também de fatores anteriores a essa competição, não tiveram condições de sobreviver e o mercado chegou à situação atual. Então, eu diria que, em 2003, a partir de 2003, com a abrangência da operação da Gol nos principais destinos do País, houve um aumento de competitividade em função...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Queda de preço.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Queda de preço, ganho de eficiência das companhias e, aí, sim, o crescimento passou a ser bastante expressivo na indústria.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem.

O senhor acha, com essa sua concepção, que, do outro lado, quem gerencia a infra-estrutura tinha conhecimento desse processo que estava em andamento? O senhor acha que era previsível, de parte da infra-estrutura, prever que haveria esse aumento de crescimento da demanda? Até porque, é evidente, que são os órgãos concessionários que autorizam e, evidentemente, têm conhecimento disso.



O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Deputado, a indústria não esperava esse crescimento, apesar, naturalmente, que eu acreditava nele — e acredito, naturalmente. Mas, talvez, eu significasse, aí, parte de uma pequena comunidade que realmente acreditava que esse modelo poderia dar certo e que o benefício seria estendido à comunidade e geraria esse aumento de demanda. Então, naturalmente que eu sempre externei essa colocação minha, ou seja, de que o mercado... de que as regras do mercado estavam mudando, paradigmas estavam sendo quebrados e que os dados históricos serviriam para se olhar no retrovisor. A realidade, de agora para diante, é outra realidade.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sim.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - É preciso acordar para isso. Agora. Não significa que isso é consenso na indústria desde 2003, ou seja, a Gol vem crescendo expressivamente ao longo do tempo, mas nessa época ainda, em 2003, não tinha a expressão que tem hoje e talvez não tenha sido ouvida como poderia.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Com certeza, a sua crença no crescimento da aviação é bastante grande, até porque a previsão de 2010 é de 139 aeronaves para um número de 69 aeronaves hoje. Então, sua empresa continua acreditando nesse crescimento.

Para nós, o importante é que o senhor continue acreditando, que as demais empresas continuem acreditando e que a sua empresa continue com o nível de operação adequado para dar mais conforto, segurança, pontualidade para o usuário. Acho que o grande problema não está nessa questão. O grande problema está na preparação da infra-estrutura necessária para poder fazer frente a essa demanda. E pelo que o senhor disse, a partir de 2001, 2003, mais intensamente, essa questão começou a ser colocada de maneira mais afirmativa.

Eu agradeço muito a resposta.

Eu queria terminar com uma outra pergunta que tem a ver diretamente com a questão do acidente da Gol e os problemas que a partir de outubro, começaram a acontecer: o prejuízo da companhia é muito grande com toda essa situação por que passa o País, hoje, no tráfego aéreo brasileiro?



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Só para corrigir aqui, nobre Deputado, se V.Exa. me permite.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Claro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O acidente com o avião da Gol.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Avião da Gol.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Porque pelo que está visto aqui, a Gol...*(Risos.)*

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Desculpe-me. Exatamente isso. Eu quis dizer: o acidente com o avião da Gol.

O prejuízo para a sua companhia, em que monta isso acontece, de outubro para cá, quer dizer...?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Deputado, se o senhor me permite, não é uma correção, mas não foi um acidente com o avião, mas um acidente que vitimou o nosso avião.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Claro.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - A companhia, sem dúvida, frustrou as suas expectativas de resultado no ano passado. Foi colocado aqui que o resultado caiu quase 40% em relação ao ano anterior, apesar da receita ter subido 20%, mas nós aumentamos a nossa oferta em quase 50%. Então, houve tanto o fator de aumento de custos em função da necessidade de acomodação de passageiros; em função da necessidade de refeição; em função, muitas vezes, da necessidade até de remarcar aquele assento para um outro dia, por vontade do cliente, porque já não havia mais razão viajar antes de determinados atrasos, gerando uma falta de receita. Além disso, durante um longo período, para que houvesse uma adequada ocupação das aeronaves, naturalmente que o público usuário passou a ser muito mais sensível a preço, na medida em que os jornais estampavam os problemas nos aeroportos, os problemas que o setor vinha passando, a demanda natural se reprimiu. Então, o que houve? A necessidade de uma redução abrupta de preço, principalmente em alguns destinos, o que gerou uma perda de receita significativa pelas companhias. Então, nós tomamos prejuízo tanto pelo aumento de custo quanto pela redução da receita. Nos dois sentidos.



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

Vamos passar agora...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Uma última pergunta, Sr. Presidente.

O senhor tomou conhecimento, nesses últimos 3 anos, de um documento, do Tribunal de Contas, que afirmou a falta de investimentos na área de infra-estrutura e sistema de tráfego, enfim, todo o sistema de tráfego aéreo brasileiro, e também na infra-estrutura aérea portuária de 500 milhões de reais nos últimos 3 anos?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Eu li pela imprensa. Lamentavelmente, eu li pela imprensa.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Está bem.

Estou satisfeito, Sr. Presidente, e agradeço.

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

Vamos ao próximo orador inscrito, o nobre Deputado Otavio Leite, no lugar do Deputado Miguel Martini, por 10 minutos.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Presidente, por uma questão familiar/aeroportuária, eu queria ceder para o Deputado Vic, que tem de buscar a esposa no aeroporto e está atrasadíssimo. Mas não poderia deixar de falar.

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

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Vai chegar no horário dele? Tá no horário. Já conferiu.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Com a marcação que o Presidente tem em mim, ele é capaz de não deixar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Deputado Vic Pires já é o próximo.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Uma inversão?

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

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Muito obrigado.

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Presidente, 11h55min. Por favor, anote.

Dr. Constantino...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O depoente quer se afastar um pouco para atender a um telefonema, depois ele retornará.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois não.

O banheiro é logo aqui...*(Risos.) (Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós vamos nos reunir...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu só queria, Presidente, perguntar para o senhor, enquanto o depoente está atendendo ao telefone, como vai ser o seu procedimento na reunião de amanhã, sexta-feira?

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

Amanhã, nós vamos começar às 9h. O nobre Relator, o Deputado Marco Maia, vai fazer as suas sugestões para a gente apresentar à ANAC, à INFRAERO, às companhias para melhorar o atendimento ao usuário e os aeroportos.

Esse é um tema recorrente aqui na nossa Comissão. O Deputado Gabeira tem insistido, com razão, e todos nós aqui somos vítimas dessa falta de informação nos aeroportos. E seria, a meu ver, uma primeira ação prática que a CPI poderia tomar, já, para melhorar o atendimento dos usuários nos aeroportos brasileiros.

Então, vai ser a nossa missão...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas, então, não vai ter pergunta e resposta, porque não tem para quem se perguntar?

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Vai ser uma discussão interna.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Claro. Vai ser um debate.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É um debate entre nós.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sugestões, vão concordar, discordar, acrescentar...

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) -...para a gente chegar a uma conclusão do que nós vamos realmente fazer diante da proposta do Relator.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, nobre depoente, pode continuar.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Estou à disposição.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Dr. Constantino — o senhor descontou o tempo, não é, Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Estou começando agora.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah! pois não.

Dr. Constantino, eu queria, em primeiro lugar, parabenizar o senhor e a sua empresa, porque eu me reuni com alguns familiares, com alguns familiares das vítimas, tenho conversado, ao longo de todo esse tempo, depois que começamos aqui, e eu digo até, posso até dizer, afirmar que a unanimidade dos familiares ficou muito satisfeitos com o atendimento que a Gol vem dando a eles. E eu fico feliz. Alguns colegas aqui disseram para mim que o seu coração é do tamanho da sua fortuna.

Então, eu queria fazer algumas ponderações, alguns pedidos, com certeza, em nome, em nome... são ponderações.

O senhor sabe que os familiares precisam se locomover, às vezes, para cá, para Brasília. Teve agora um encontro, dia 19 — eu não participei —, entre os familiares e o Comando da Aeronáutica e todos tiveram de arcar com as passagens.

Eu pergunto ao senhor: será que a Gol não poderia, nesses eventos oficiais, arcar com essas passagens dos familiares das vítimas, contanto que seja uma coisa oficial, tudo bonitinho? Será que o senhor poderia concordar com isso? Uma apresentação, alguma coisa... Somente para esses casos específicos.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Bem, Deputado, eu agradeço até o comentário que o senhor fez. Realmente, a...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas é verdadeiro o comentário. Eu não estou aqui para...

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - De qualquer forma, muito obrigado. Nós temos um diálogo aberto com todas as famílias. A Gol tem sido proativa no sentido de buscar, inclusive, dentro daquilo que é possível, indenizar, repor, pelo menos materialmente, as perdas desses familiares, já tendo concluído, inclusive, alguns acordos com alguns familiares. E nós nunca nos furtamos ao diálogo e, principalmente, a compreender as dificuldades e as necessidades dos familiares neste momento.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É só durante o processo que se arrasta com CPI. Às vezes, eles têm que fazer essas locomoções, têm de...

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Naturalmente. Eu acato o pleito. Naturalmente, é preciso...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Muito obrigado, em nome da Casa, e, com certeza, em nome do Relator, a gente fica muito feliz com isso aí.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Precisaremos, eventualmente, formalizar como controlar isso tudo, o acesso e tudo mais. Eu me coloco...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É. Teria de formalizar por escrito, direitinho. Cada caso é um caso. Mas seria a abertura de um canal de comunicação.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Eu me coloco à disposição.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu estou fazendo esses comentários, porque já se falou muito aqui do acidente — e hoje nós vamos ter aqui um depoimento, à tarde, do Presidente da Associação das Vítimas, não é? Então, queremos ter algumas coisas para a gente também dar satisfação para essas pessoas.

Um exemplo citado, que também eu quero lhe parabenizar, é que o senhor autorizou que eles fizessem um tratamento psicológico. Esse tratamento psicológico foi autorizado, pelo senhor — e por isso é que eu digo que o seu coração deve ser grande — por um ano. Mas eu queria que fosse um pouquinho maior o seu coração, porque depende da... depende do médico, não é do seu... O senhor não pode dar um prazo: *“Olha, a vítima precisa... o filho de uma vítima precisa somente de um ano. Em setembro acaba, e PT, saudações”*. Então, eu queria fazer essa solicitação também, com certeza em nome da Casa, em nome aqui dos Parlamentares, para que a Gol autorizasse, se o médico assim decidir que precisa de mais 1 mês, 2 meses, porque perdeu um pai de família, então eu queria que o senhor... Eu não quero colocá-lo aqui hoje na parede nesse sentido...

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Não...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Se o senhor permitir que a sua empresa autorize isso, seria muito importante para os familiares, porque nem todos têm essa condição financeira de arcar com tratamento psicológico.



O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Deputado, só colocar o seguinte: nós estabelecemos um tempo aí, de um ano, na época, até dentro do calor do momento, porque entendíamos que esse período de 1 ano seria suficiente, na medida em que a postura da companhia, desde o momento em que tomamos conhecimento, foi uma postura no sentido de contribuir, de apoiar e de suportar as famílias, esse período de 1 ano seria suficiente para que nós pudéssemos entrar em contato com todas as famílias, discutirmos as eventuais, as necessárias indenizações, até porque a responsabilidade objetiva sobre essas vidas recai sobre a companhia, nós entendemos que esse é o período suficiente para nós chegarmos a um entendimento. Existem jurisprudências que determinam como devem ser feitas as indenizações e assim por diante. Seria o prazo suficiente para indenizarmos absolutamente todos ou todas as famílias que sofreram...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas se trata de um tratamento médico, e estamos ao lado de um psiquiatra...

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Deputado, eu só estou colocando o seguinte...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, eu sei, o senhor está corretíssimo.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Que a postura da empresa não é a de estender o tratamento psicológico e, sim, de indenizar, efetivamente. Ou seja, extrapola, e muito, a questão da assistência psicológica. E é importante colocar isso porque, naturalmente, nós esperamos que as famílias compreendam e que, finalmente, se elas entendem que não é a Gol que deve indenizar, se é outra companhia, alguma coisa do tipo...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Até mesmo porque a Gol foi a menos culpada disso tudo.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Sim, agradeço a observação. Mas a intenção era essa. Então, diante disso, eu quero dizer o seguinte: para nós o tratamento psicológico — e, sem dúvida podemos estender para aqueles que, existindo um laudo sobre a necessidade de acompanhamento...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, o senhor aceita?



O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Vamos estender, sem dúvida nenhuma.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu agradeço.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Mas é importante colocar, Deputado, que o que nós queremos, muito mais do que oferecer o tratamento psicológico é efetivamente reparar esses danos naquilo que nos for possível.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu não vou entrar nesse mérito, porque isso é outra coisa.

Eu estou aqui um pedinte, hoje, viu, Presidente? A Gol autorizou também o transporte da mudança dos pertences das vítimas para os locais onde as famílias moram. Então, acho que isso aí é uma coisa muito simples. Tem havido alguns probleminhas — e, com certeza, não chegam ao seu conhecimento, porque são coisas tão pequenas —, e eu gostaria que o senhor tentasse dar uma olhadinha nisso aí e ver realmente se há esse problema. É que algumas pessoas estão tendo dificuldades, mas não estão reclamando. E...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deputado Vic Pires, 1 minuto.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Descontando o tempo, pode até dormir falando aí.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com certeza. O tempo será descontado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor está falando muito sobre as vítimas e os questionamentos. Nós estivemos, eu e o Presidente, esta semana, numa atividade, aqui, no Jardim Botânico, que era uma homenagem do Ministério Público às vítimas...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Relator, não esqueça que a minha esposa chega — e se não atrasar, ela vem pela Gol...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas ela...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ela fica no aeroporto...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ela será bem atendida lá e o senhor chegará a tempo, com certeza.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Está bom, obrigado.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas eu queria lhe fazer uma pergunta — o seu pai estava lá, inclusive, nesta atividade. Tinha vários parentes das vítimas: o senhor tem negociado e conversado com o Presidente da Associação das Vítimas? Eu lhe faço esta pergunta porque...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor colocou aqui, Relator?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Hã?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor colocou aqui? (*Risos.*)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, não...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Porque a pergunta está aqui.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É? O senhor ia fazê-la?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É, mas agora já é menos uma.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É que nós recebemos um abaixo-assinado ontem — nós vamos ouvir o Dr. André Cavalcante, hoje, na parte da tarde — ...nós recebemos um abaixo-assinado de algumas dezenas de parentes das vítimas questionando a representatividade do Sr. André Cavalcante, se dizendo não mais representadas por ele, pelos problemas nas negociações, nas...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Jorge, não é?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Jorge. É Jorge Cavalcante.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pelo menos aqui é Jorge.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Onde está o ... Aqui: Jorge André Fernandes Cavalcante. Então, eu queria só lhe perguntar: o senhor tem conhecimento dessas divergências? Tem negociado com a associação? Qual é o relacionamento da GOL com os familiares das vítimas? É direto com cada um? Há uma associação que representa? Há uma divergência? O senhor é conhecedor dessas divergências ou não?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Não. O contato da GOL é feito diretamente com os parentes, os dependentes ou os parentes diretos das vítimas — isso no Brasil todo. Nós temos uma equipe que tem feito esse contato pessoalmente, e, na medida do possível, quando necessário, faz também pelo telefone ou pela Internet. Mas nós fazemos individualmente. Eu nunca tive contato com o Sr. Jorge. Nunca tive contato com o Sr. Jorge particularmente. Depois do acidente, depois de passado um tempo, eu não fui procurado especificamente por



nenhum familiar e também não mantive, eu, especificamente, eu, pessoalmente, não mantive contato com nenhum deles. Mas tenho acompanhado os relatórios semanalmente. Ou seja, os contatos, como estão evoluindo; como está o tratamento; quais são as necessidades e as expectativas. Tenho dedicado boa parte do meu tempo à gestão desse relacionamento, apesar de não estar envolvido diretamente no contato com as famílias. E nós não negociamos ou não tratamos com a associação.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Descontado o tempo, é meu último... não é minha última pergunta, é meu último pedido. Com certeza, este é o melhor de todos: as famílias querem fazer uma homenagem no local do acidente. Elas querem marcar uma data, talvez em um ano, não sei quando. Eles precisam ir para um local perto do acidente. A Força Aérea, o Comando da Aeronáutica já se prontificou a, deste local, eles irem para o local onde aconteceu o acidente.

Então, eu queria lhe fazer esse pedido: se a GOL poderia transportar esses familiares para esse local, perto de onde aconteceu o acidente, para que eles possam fazer uma homenagem, talvez de 1 ano — não sei qual é a data, eles não informaram —, mas seria apenas para levar esses familiares para esse local e trazer de volta, claro, para um lugar fixo.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - É preciso entender quantos seriam. É preciso entender o seguinte: depois, adiante, é mais uma questão de detalhe.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Isso... É só o senhor me dizer que não tem problema e, com certeza, os familiares irão entender. Claro que... é para levar a família.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - O que eu não posso prometer, Deputado, é disponibilizar um Boeing para fazer esse traslado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Claro.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Até porque, diante de tudo o que já conversamos aqui...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Até porque eles não saem só de um lugar...

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - De um ponto...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, o senhor poderia pedir um pouquinho de silêncio, porque...

(O Sr. Presidente faz soar a campainha.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, eu acho que...

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Eu proponho, Deputado, o seguinte: a gente, eventualmente, sentar depois e discutir com mais detalhes. Disposição...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O importante é que está aberto ao...

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Disposição de contribuir nós temos. Eu tenho dificuldade de afirmar para o senhor como é que nós vamos fazer, como é que vai ser feito. Mas disposição de sentar, conversar...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É porque eles não vão sair todos, com certeza, de uma cidade só, eles vão sair de várias... de várias cidades, enfim, para fazer uma homenagem.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Eu, idealmente, sugiro o seguinte: uma concentração em Brasília, e se nós pudermos conseguir com a FAB a disponibilização de uma aeronave para levar até Cachimbo, da Base Aérea de Brasília até lá, a GOL disponibilizar as passagens, trazer as pessoas até aqui, sem problema nenhum.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, isso é importante. Bom, agora que eu já fiz os pedidos, eu posso agora falar um pouquinho sobre... Eu queria falar um pouquinho da filosofia da Gol. Eu sempre fui muito fã da sua administração, muito admirador. E a filosofia da Gol era — era, não, é — é baixos custos para que as tarifas fossem também baixíssimas. O senhor concorda?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Concordo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas, ao longo desse tempo, de lá para cá, a gente vê que quando a gente tenta fazer reservas, a gente não vê isso, a gente não vê essas diferenças brutais das tarifas da GOL para as outras companhias. Eu tenho alguns exemplos aqui, com outra companhia concorrente sua, e vou dizer claramente, TAM e outras, em que as passagens aéreas da GOL às vezes são mais caras do que as passagens da TAM. Essa filosofia era dos baixos



custos. Eu lembro na época que disseram o seguinte: era só uma barrinha de cereal e líquido, refrigerante. Continua sendo a mesma barrinha de cereal. Outro dia, por exemplo, eu entrei no avião e sentei ao lado de uma senhora que me deu 3 barrinhas de cereal. Eu disse: “A senhora não quer?” E ela disse: “Não, é que eu venho não sei de onde e já me deram barrinha de cereal, barrinha de cereal, e eu odeio barrinha de cereal”. Eu fiquei com as barrinhas de cereal e comi. Eram de banana, muito gostosas. Mas é só barrinha de cereal. Será que não daria para o senhor mudar essa filosofia da barrinha de cereal para alguma coisa mais (*Risos*)... Já que a gente voa tanto, um bombom de cupuaçu...

E outra coisa: o senhor tem uma tarifa que enlouquece o Brasil. O senhor tem uma tarifa de 50 reais que ninguém consegue, poucos conseguem.

Outro dia, minha filha dormiu no computador, porque ela queria levar o namorado para Belém, e aí sobrou para o sogrão aqui, porque ela não conseguiu ter acesso à tarifa de 50 reais. Eu, de vingança, fui pela TAM, coloquei o garoto pela TAM e ele foi pela TAM.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Vingança com o garoto?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Também. Aí eu teria mandado por outra companhia. Vocês estão rindo, mas é verdade. Ela ficou, Presidente Constantino, a noite inteira na frente do computador, e ela dizia: “Pai, eu não agüento mais”. “Minha filha, eu não tenho culpa, só se eu ligar para o Constantino”. Ninguém consegue. A gente não tem acesso. É uma propaganda bonita, de 50 reais... Para nós Deputados que viajamos toda semana, seria uma beleza 50 reais por viagem, mas a gente não consegue.

Mas eu gostaria de apenas fazer essa observação e ver se o senhor poderia... É apenas uma... Não sei qual é a filosofia, eu queria saber do senhor isso. Essa filosofia mudou? Porque a barrinha de cereal não, só se os preços...

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Muito obrigado, Deputado. Com relação à variação dos preços, que foi o princípio da sua colocação, o que acontece é o seguinte: é difícil pontuar um determinado voo, porque, como eu coloquei antes, muitas vezes a gente constrói a ocupação daquele voo com passageiros de vários destinos e assim por diante. Num determinado momento, aquele voo pode estar com uma ocupação extremamente elevada, e nesse



momento não necessariamente a congênere, a competidora, está na mesma situação, ou seja, eventualmente ela está com um nível de ocupação bem abaixo naquele determinado vôo por um motivo ou por outro, por planejamento...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o seu custo operacional não é menor por causa da barrinha? Se bem que a TAM serve um sanduíche terrível, que também deixa a desejar. (*Risos.*) Nós somos consumidores. Eu tenho que reclamar pela população.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - O senhor está me dando a oportunidade de explicar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor pode ter certeza de que uma das sugestões dessa CPI vai ser a de trocar a barrinha de cereal.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Se tiver uma sugestão para substituir.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Balinha de cupuaçu. No meu Estado, o Pará, tem bombom de cupuaçu. Todo mundo gosta.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Perfeito. Podemos servir como opção, sem dúvida nenhuma. Eu vou colocar para os senhores o seguinte. Quando a Gol começou a operar, em 2001, ela oferecia preços significativamente mais baixos do que a indústria oferecia naquela época. Como eu coloquei antes, nós estabelecemos um novo paradigma, um novo patamar na indústria em termos de eficiência, de produtividade, que nos permitiu sempre aplicar baixas tarifas, oferecendo inclusive, embutindo na resposta, assentos a 50 reais ou a 1 real. E aí eu posso colocar para o senhor o seguinte. Tarifa a 1 real nós tivemos no ano passado; durante 2 ou 3 anos nós tivemos a promoção a 1 real.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Um real?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Exatamente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E alguém conseguiu?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - A volta por 1 real. Mais ou menos 1.800.000 pessoas compraram a passagem a 1 real naquele período. E nós disponibilizamos a 50 reais, agora, 1.200.000 acentos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Por favor, peço silêncio.



O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Eu estou disponibilizando o número para o senhor, aqui mais ou menos. Nós disponibilizamos o volume de assentos. Não necessariamente eles foram vendidos. Porque, como eu estava na construção de demanda, muitas vezes, um passageiro que vem de Belém, que está indo para São Paulo, ele ocupa um assento que poderia se comprado por um passageiro que parte de Brasília para São Paulo, porque o vôo faz Belém—Brasília—São Paulo e muitas vezes há disponibilidade. Aquele assento de 50 reais que poderia ser comprado por um cliente de Brasília foi adquirido por um cliente de Belém. Então, esses números, eles alteram. Mas, por ordem de grandeza, estou falando na ordem de milhões de assentos disponíveis num período de 2 ou 3 meses. Então, essa é uma realidade. Segundo, só para ser mais objetivo e claro na resposta, o que indica o preço médio das passagens, é importante observar que o preço médio das passagens vem caindo ano sobre ano. E o IUD, que seria o indicador da indústria, se nós o deflacionarmos ou se inflacionarmos o IUD de 2001 para cá, estamos indicando uma redução de quase 50% para a Gol e para a indústria. Aliás, para a indústria toda houve uma redução de preço. Ou seja, não quer dizer que a Gol subiu suas tarifas e sim que a indústria migou para uma política de tarifas mais baixas. Ou seja, o benefício está se estendendo. Não estou enxergando isso como um problema. Estou enxergando como uma realidade, como uma tendência do mercado. Nós não elevamos os nossos preços por assento/quilômetro. Pelo contrário, eles são menores hoje do que eram há 4 ou 5 anos. E com relação especificamente à barra de cereal, ela faz parte de uma filosofia em cima de pesquisas. Nós não conseguimos identificar um produto não perecível saudável como a barra de cereal.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O cupuaçu.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Naturalmente que nós aceitamos sugestões — e nós não temos nenhum vínculo com nenhuma companhia fornecedora de cereal.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Claro, eu sei. Em nenhum momento, eu estou dizendo isso.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Sim, mas de qualquer forma, esta é a filosofia. E nós continuamos investindo para ganhar produtividade e



eficiência e repassamos de maneira geral todos esses ganhos para as nossas tarifas, para estimular o mercado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu faço, Dr. Constantino, questão de parabenizar sua tripulação, que é de uma gentileza e uma simpatia sem tamanho. Deve ser orientação sua. Por último, Sr. Presidente.

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Por último, Sr. Presidente. O senhor está satisfeito? Existe uma coisa chamada passe livre para os funcionários da ANAC. O senhor está satisfeito com isso? Como é que funciona esse passe livre para diretores, para funcionários? Existe, assim, um ofício que seja enviado pela diretoria, solicitando para que seja “voado” de graça no avião da Gol? O Governo paga por isso? O senhor poderia me dar essa explicação?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Eu não tenho condições de detalhar como funciona essa relação. Sei que nós costumamos transportar os agentes ou os funcionários da ANAC, quando em serviço, sem cobrança de tarifa. E quando não há....

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor tem essas solicitações todas por escrito?

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

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Não, eu não tenho, mas eu posso investigar, procurar saber detalhes. Realmente, esse é um assunto que não faz parte da minha...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu sei, mas é formal o pedido?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado Vic Pires.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, o senhor deixa todo mundo falar mais 5 minutos, mais 3 minutos. Quando eu começo no “X” da questão, o senhor me corta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu estou preocupado é com sua esposa, que está... (*Risos.*)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, mas eu já nem estou mais com ela preocupado. Estou preocupado com esses bilhetes grátis aí. (*Risos.*)



Então, só para encerrar, Sr. Presidente. O senhor disse que o senhor tem 78 aeronaves, não é isso? O senhor espera em 2010 ter 131 aeronaves. O senhor já combinou isso com a ANAC?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Só para corrigir, quando o Deputado Vanderlei colocou 69 aeronaves, 69 aeronaves estão em operação na Gol e mais a diferença aí, os em operação na VARIG. O grupo então vai para 78 aeronaves e teremos o grupo aí GOL e VARIG com 131 aeronaves em 2010.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Já foi combinado com a ANAC isso?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Não, não. Na verdade, a ANAC não...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Se os senhores não receberem as linhas, o senhor vai ficar com os aviões?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Não, como eu disse antes, o regime é de liberdade tarifária e de operação. Não tem por que não recebermos a linha, a menos que não haja infra-estrutura suficiente para isso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, muito obrigado por sua atenção.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Eu quem agradeço.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Muito obrigado, também por atender a esse pleito das vítimas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O próximo inscrito — e aqui teríamos de fazer um acordo entre todos, porque nós temos um depoente, aqui, às 13h. Então, seria razoável que a gente terminasse às 12h30min, para a gente ter, pelo menos, meia hora de intervalo, para engolir alguma coisa e começar.

Então, Deputado Otávio Leite, V.Exa. está com a palavra.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Presidente, Sr. Constantino, sobre o acidente. Os pilotos da GOL têm algum tipo de associação interna?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Têm.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Têm. Essa associação, o senhor tem notícia de ter lhe demandado, à direção da companhia, *reports* quanto à ineficiência do sistema do controle aéreo, preocupações, hora cá, hora lá, isoladas e, de



quando em vez, algum tipo de assunto levado à direção nesse campo? O senhor tem notícias em relação a isso?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Não, não. Da associação, nós não recebemos, não.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Não.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Ou, pelo menos, não chegou para mim.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - A Gol move ou pretende mover alguma ação dita ação de regresso contra a ExcelAir? Já está a mover, pretende mover ou alguma coisa assim?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Nós precisamos aguardar o relatório final da investigação para identificar, exatamente, os culpados e a quem se deve recorrer a recuperação dos investimentos ou dos gastos relativos a esse acidente.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Perfeito. Bom, quanto à outra face da nossa Comissão, que cuida de compreender o sistema aeroportuário, navegação, controle de tráfego aéreo, eu teria algumas indagações a lhe fazer. Muito do que já foi perguntado já supriu em si as minhas preocupações. Mas nós tivemos uma informação de que, no ano 2000 — um ano antes da Gol entrar no mercado — havia, dessas aeronaves maiores, Boeing, Airbus, enfim, 360 equipamentos. Em 2006, houve a diminuição para 230. Obviamente, nesse período, essa diminuição se deu em função da saída, basicamente, da VARIG. Ao mesmo tempo, a demanda cresceu. A sensação que eu tenho é que, nesse período, um novo modelo, de fato, de gestão foi apresentado ao mercado numa perspectiva de reengenharia do que era o parâmetro de operação das companhias aéreas e reengenharia radical; dentro de uma malha concatenada milimetricamente, sendo certo que, por conta disso, em havendo um tipo de problema, por mais aviões reservas que se possa ter, hora aqui e hora acolá, verificamos que, do dia 29 de setembro para cá, vários picos de problemas efetivamente acontecidos por conta de um atraso que gerou, em reação dominó, e outros atrasos, etc.

Sabemos, ao mesmo tempo, que é empreendimento de alto risco para uma companhia aérea. Embora trate de montantes gigantescos, mas de pequeno espaço



de lucratividade — valores mundiais, médias mundiais, 2, 3, 4% . Sabemos que a Gol, talvez, tenha sido 8%, por conta dessa possibilidade na qual o mercado a ensejou, essa é que é a verdade. E o senhor fala em expansão. Sabemos que a expansão da demanda acontecerá, etc. No contexto internacional, basicamente, Airbus, Boeing, as maiores; duas pequenas, médias, começam a ganhar muito espaço: Bombardier e EMBRAER. Dizem que os chineses estão muito articulados para ocupar uma expansão de demanda a nível mundial e eles querem ter sua empresa, etc. Eu pergunto: dentro dessa perspectiva de expansão da GOL, a empresa — leia-se VRG junto — não cogita de aproveitar desse grande equipamento que a gente sabe, hoje, consolidado no mercado internacional, que é a aeronave produzida pela EMBRAER, com um número menor de assentos em relação ao padrão Boeing ou Airbus?

Basicamente, essa é a indagação. Apenas acrescentando que temos notícias de que isso não se dá meramente por conta de um peso tributário gigantesco, que não acontece para quem compra de fora de nós outros. Essa é a pergunta: dentro dos planos da Gol, a EMBRAER faz parte?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR - Pois bem. Eu até vou voltar um pouco na primeira pergunta, com relação às indenizações. Na verdade, quem deverá acionar o eventual culpado pelo acidente será a seguradora. Nós temos cobertura de todas essas despesas. Com relação à EMBRAER, como o senhor colocou muito bem, ela fabrica aeronaves com tecnologia de ponta. É o estado da arte em termos de projetos, em termos de tecnologia. As linhas 170 e 190 colocam a EMBRAER num posição de vanguarda na construção de aeronaves, o que é motivo de orgulho, principalmente para nós, brasileiros, principalmente para nós que atuamos na área. Agora, nós, sempre contemplamos a possibilidade de aeronaves EMBRAER em nossas projeções. Um dos fatores que o senhor colocou, a questão tributária, ou seja, havia a incidência de ICMS sobre a aeronave para ela ficar dentro do País e não sobre a exportação. Mas esse ponto já está superado. O Governo de São Paulo já aprovou a isenção de ICMS para as aeronaves no caso da EMBRAER, ou seja, essa barreira já está superada. E o que acontece, então? Por que, eventualmente, uma companhia não opera, no nosso caso especificamente, por que a Gol não opera a EMBRAER? Primeiro, um dos grandes fatores de ganho, de



produtividade e de eficiência está, exatamente, em manter uma frota padronizada. Ou seja, cada aeronave exige um tipo de ferramenta, um tipo de treinamento específico, tanto para a tripulação técnica quanto para a tripulação comercial. Além da tripulação, existe um outro centro de manutenção. Ou seja, operacionalmente, é quase uma outra empresa para gerir aquele tipo de aeronave. É importante colocar o seguinte: no planejamento, um dos segredos da indústria é você adequar a oferta à demanda. Ou seja, você tem uma aeronave adequada para determinados tipos de destinos ou de ligações, correto? E, nesse sentido, para a Gol, em 80 ou 90% das suas ligações cabe um avião maior, que permite um custo por assento/quilômetro menor. Por definição, quanto maior a aeronave, menor é o custo, por assento/quilômetro; não o custo por hora voada. Então, diante desse planejamento nosso, optamos pela aeronave de maior capacidade em relação à de menor capacidade. Aí, ficou entre Boeing e Airbus, nós optamos pelo Boeing. Outro fator importante é: por que esse avião, então, é vendido, principalmente lá fora e não aqui? Não é só a questão tributária. Existe também a questão da estrutura de custo e da definição das características de mercado. Conversando com David Neeleman, que é o presidente da JetBlue, uma companhia americana de baixo custo que adquiriu 200 EMBRAERs 190, 195, quer dizer, com pedidos firmes e sem opções, ele me colocou o seguinte: na primeira análise que ele fez no mercado americano, ele encontrou, por coincidência, 200 mercados que comportavam um avião de cento e pouco lugares. Ou seja, nós, no Brasil, com certeza encontramos destinos e mercados, mas não o suficiente para manter o EMBRAER como a linha base, estrutural, da indústria. Ou seja, uma companhia que tem a pretensão que a Gol tem, em termos de crescimento, ela precisa de um avião que tenha uma abrangência maior. Além disso, a estrutura de custo nos países de Primeiro Mundo, notadamente os Estados Unidos, a remuneração de mão-de-obra está relacionada à quantidade de assentos na aeronave. E no caso deles, exatamente porque eles têm a maioria dos insumos extremamente desonerados, ou seja, o combustível lá é mais barato, as peças são muito mais baratas, viabiliza e o peso da mão-de-obra fica maior. Ou seja, reduz-se os outros custos e o peso da mão-de-obra, proporcionalmente, é maior do que o que temos no Brasil. Então, o que acontece? Ele consegue uma economia significativa por assento/quilômetro na mão-de-obra, o



que é compensado por um custo um pouquinho maior em manutenção e consumo de combustível por assento/quilômetro. Ou seja, a aeronave atende à perspectiva de uma companhia aérea com essas características, o que não acontece conosco aqui no Brasil.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sabemos que há uma perspectiva de expansão de mercado, enfim, isso tudo tem a ver com novas aeronaves, sem dúvida, para poder acolher.

Eu tenho muitas perguntas. Tenho quanto tempo, Presidente, só para saber? Cinco?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se V.Exa. fosse cumprir o tempo que ninguém está cumprindo, V.Exa. teria 1 minuto. Mas, como todos descumpriram, V.Exa. não vai ser exceção.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Vamos lá, rapidamente, um bate-pronto com o Dr. Constantino. O jornal *O Globo* nos informa hoje, com destaque especial, sobre uma possibilidade de um novo caos aéreo provocado pela dificuldade já quase que terminal da chamada empresa SATA, que presta serviço aéreo portuário, inclusive, para a VRG.

O senhor tem notícias disso, tem informações sobre a dificuldade, o decréscimo em qualidade, enfim, dos serviços prestados pela SATA? O senhor se preocupa com essa questão?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JUNIOR - Sim. Preocupo-me, porque a SATA é um fornecedor, é um grande fornecedor de *handling* nos aeroportos brasileiros. Nós somos sabedores das dificuldades da empresa, até porque ela vem carregando problemas aí ao longo do tempo. Isso não é uma novidade. Eu talvez não tenha noção de que a situação está a ponto de ter previsibilidade de eventualmente parar as operações. A VRG, por exemplo, ela é toda atendida pela SATA.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Um grande fornecedor de?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JUNIOR - *Handling*. *Handling* seria equipamentos de solo no aeroporto, ou seja, manuseio de bagagem, aquele *push-back*, ou seja, o trator que empurra e estaciona o avião, aquele eixo.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Geradores.



O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JUNIOR - As pessoas, quer dizer, toda essa infra-estrutura de apoio em terra, exceto a parte técnica, mecânico, esse tipo de coisa.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - É sério isso.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JUNIOR - Mas é preocupante, sim. Nós não gostaríamos de ver a SATA fechando de forma alguma.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - A ANAC tem 2 anos. Antes era o DAC. Sabemos que ela absorveu muito do que era burocracia do DAC. O senhor certamente tem, enfim, auxiliares que conhecem essa perspectiva histórica do que era o DAC e do que é hoje a ANAC. Nós poderíamos afirmar que a leitura que a Gol tem é de que a ANAC desburocratizou? Ou a burocracia prossegue, enfim, de maneira muito contundente? Uma das preocupações que temos é essa ausência de comunicação mais célere, mais azeitada entre INFRAERO, ANAC, Ministério da Defesa. Às vezes até, parece — conversava há pouco com o Deputado Xerez —, parece que uma rotina que tinha que ser estabelecida sequer acontece. Isso atrapalha?

Qual a perspectiva, qual a visão da GOL em relação a isso?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JUNIOR - Acho que toda transição, ela indica alguns desajustes, alguns problemas e tal. No caso da ANAC, da transição entre DAC e ANAC, ela se deu num momento, ato contínuo, vamos dizer, iniciou-se uma crise inicial, que foi a crise da VARIG, a redução das operações da VARIG, que gerou transtornos para o sistema. E a nova diretoria da ANAC teve muito, ficou bastante focada no sentido de em minimizar os prejuízos dos usuários. Depois vem, em seguida, a questão do acidente, todo esse transtorno que nós estamos discutindo aqui hoje. Mas do lado da Gol, naturalmente, nós podemos ter enfrentado um ou outro probleminha pontual com relação à burocracia, uma mudança, portaria, ou a área que ainda formalmente não estava constituída. Mas eu não diria nada crítico ou nada que comprometa o bom andamento da relação entre companhia aérea e órgão regulador. Pelo contrário, acho que a ANAC, ela vem cada vez mais prezando pela transparência e divulgando suas atas de diretoria e, de certa forma, dando subsídio e argumento para as companhias se posicionarem em relação à Agência.



O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - A Gol tem uma postura de mercado ousada. E a Gol surpreendeu a muitos, e a nós outros muito positivamente, pela iniciativa de incorporar aos seus quadros, de forma muito explícita, nos atendimentos dos aeroportos, dentre os 3.700 funcionários, profissionais portadores de deficiência, portadores de deficiência explícita, visível.

A política laboral da Gol é de expandir o número de pessoas com deficiência? Como tem se portado esse segmento dentro da *performance* dos trabalhadores da GOL?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JUNIOR - Pois bem, Deputado. Pertinente a pergunta. Existe uma legislação que trata do assunto.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Isso.

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA JUNIOR - Acho que a maioria das empresas brasileiras têm dificuldade de cumprir essa legislação, até pela atividade em que atuam. Nós quebramos a cabeça, vamos dizer, para poder cumprir com essa com legislação e oferecer trabalho a pessoas portadoras de deficiências. E nesse sentido, a questão era onde colocar, porque não queríamos simplesmente cumprir a legislação e eventualmente tornar os deficientes... esconder os deficientes ou torná-los improdutivos numa atividade que não tinha uma finalidade objetiva dentro da companhia. Então, nesse sentido, e vale colocar, eu aprendi muito nesse processo. Talvez, na primeira reunião dos PNEs, Portadores de Necessidades Especiais, na empresa, o primeiro grupo de, não me lembro, 40 portadores, a maior parte deles portadores de nanismo, eu exatamente— porque ainda tinha alguma dúvida — perguntei: “*Para vocês, por exemplo, trabalhar no Aeroporto não é constrangedor, não seria um problema?*” Foi quando aprendi com um dos portadores o seguinte: que a discriminação maior é exatamente não darem emprego a eles em função disso; e que, para eles, conviver com esse constrangimento faz parte da rotina. Diante disso, para mim, caiu uma barreira muito grande. E ali colocamos pessoas bem dispostas, dispostas a bem atender; e mais do que isso: estamos dando condições para eles crescerem dentro da empresa. Ou seja, através de capacitação, oportunidades e promoções nesse sentido. E, respondendo objetivamente à pergunta do senhor: sim, nós pretendemos investir, até porque foi muito bem sucedido todo esse projeto. Esses portadores de necessidade especial



dão outro valor para o seu emprego e trabalham com uma disposição, com uma predisposição de colaborar e de ajudar muito importante naquela função que eles cumprem hoje nos Aeroportos.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Presidente, agradecendo a V.Exa, teria a última indagação ao Sr. Constantino, para que ele me informasse, à luz do que ele pensa, 3, mas basta 1 nó que precisa ser desatado para o sistema aéreo brasileiro funcionar melhor. Que nó o senhor desataria?

O SR. CONSTANTINO DE OLIVEIRA DE JÚNIOR - Olha, pelo que eu tenho observado das reuniões, dos depoimentos, das declarações, seria muito bom se tivéssemos a categoria dos controladores de vôos e as autoridades aeronáuticas falando exatamente a mesma língua, permitindo que o planejamento seja preciso, o crescimento possível e que a normalidade do serviço se restabeleça urgentemente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Infelizmente, chegamos ao nosso final.

Ainda há vários oradores inscritos, mas precisamos cumprir...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, voltei aqui para poder ocupar o tempo do Deputado Quintão, que era o próximo. O nosso colega aqui também passou bastante do tempo. V.Exa. não...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, V.Exa. sabe o apreço que eu tenho por V.Exa...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - V.Exa. começou 26 minutos atrasada a reunião.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. sabe o apreço que tenho por V.Exa., mas nós temos uma...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Vou-me incorporar ao time do Vic Pires, viu? Ao time de protesto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Quer dizer que agora são dois que se sentem perseguidos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu fui citado, Presidente. Tenho mais 5 minutos?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Aliás, estava tão boa a reunião, Presidente, que o Vic até deixou a mulher no Aeroporto.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas nós temos que começar às 13h.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Atrasou uma hora o vôo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O depoente já foi convocado; estará aqui. Seria um desrespeito a ele que nós não estivéssemos aqui às 13h.

Então, sendo assim, infelizmente, teremos que suspender a sessão. Antes, quero agradecer a presença...

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Sr. Presidente, só uma sugestão: se nessa próxima não poderia começar por aqueles que não puderam falar nessa parte da manhã. Porque, senão, vai repetir a mesma situação à tarde. Nós voltaremos a não poder falar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, há uma lista. Tem que explicar. Há uma lista.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Isso já foi decidido em reuniões anteriores, e não pode ser assim.

Então, eu gostaria de agradecer aos Sr. Constantino de Oliveira Júnior, Presidente da Gol, que prestou todos os esclarecimentos. E aproveito a oportunidade para parabenizá-lo pela introdução da Gol no transporte aéreo brasileiro, o que, na minha visão, veio causar uma verdadeira revolução no nosso transporte aéreo. Porque é só chegar hoje nos aeroportos e entrar nas aeronaves para ver como mudou os CPFs, como ele disse aqui, muito bem, das pessoas que viajam no avião. Diferentemente do Deputado Vic Pires, agora, no Dia das Mães, minha sogra estava comigo aqui em Brasília, vieram 5 pessoas da minha família, que jamais teriam tido essa oportunidade se não fosse a Gol, porque eles acessaram a Internet e vieram em passagens de 50 reais, quando nós sabemos que daqui para Teresina uma passagem de ônibus é próximo de 200 reais.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, me permita, eu já tive aqui a orientação, viu, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - As passagens, em certos momentos, até competem com a passagem de ônibus. Eu tenho dito, muitas vezes, que as pessoas não usam mais os aviões por desinformação. Porque as passagens,



em muitos momentos, estão competindo com as passagens de ônibus; e elas viajam de ônibus, naturalmente, porque não têm acesso a essas informações.

Sendo assim, nós vamos suspender a nossa sessão, senão não vai mais dar tempo, faltam só 20 minutos.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Eu só quero pedir a V.Exa. que todos os Deputados que estiveram inscritos falaram, mas que V.Exa., agora, no segundo depoente, mantenha os 10 minutos e não deixe passar, porque quem fica prejudicado somos nós.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Rigorosamente. V.Exa. está coberto de razão. E nós iremos fazer isso rigorosamente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, só para uma informação. Eu já tive a informação, Presidente, como é que faz: entro no Voe Fácil, pego o “cartãozinho”; agora minha filha vai viajar a 50 reais.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Suspensa a reunião.

(A reunião é suspensa.)

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

Convido o Sr. Jorge André Fernandes Cavalcante a tomar assento à Mesa, que convite anterior já havia feito.

Para atender às formalidades legais, para atender às formalidades legais, foi firmado pelo depoente termo de compromisso que integra o formulário de qualificação, de cujo teor faço a leitura. Compromisso oral: *“Faço, sob palavra de honra, a promessa de dizer a verdade do que souber e me for perguntado”*. Assinado, aqui, Jorge André Fernandes Cavalcante.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente.

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

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor já ia começar os trabalhos, não é?

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

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu queria fazer aqui uma proposição, Sr. Presidente. Eu tenho, nesses últimos, nesse último mês, principalmente, depois que



assumi aqui o trabalho da relatoria desta CPI, acompanhado as manifestações de apoio, de solidariedade, que várias entidades, entre elas o Judiciário, o Ministério Público, enfim, e outras entidades da sociedade civil têm prestado às vítimas e principalmente aos familiares das vítimas, aliás, aos familiares das vítimas do acidente. E eu queria propor aqui a V.Exa. que nós fizéssemos aqui também um ato de solidariedade aos familiares das vítimas que estão presentes aqui, e uma homenagem, fazendo um minuto de silêncio, em solidariedade e em respeito a esta situação vivida pelos familiares das vítimas, em demonstração desta Casa, do Legislativo, deste Parlamento, de que reconhece e sabe do sofrimento que estas famílias têm passado e que têm sofrido depois do acidente.

Então, se V.Sa. concordasse, que nós pudéssemos realizar aqui, antes de iniciar efetivamente os trabalhos, um minuto de silêncio em solidariedade, em respeito, em homenagem a estes familiares.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sem nenhuma dúvida, nobre Deputado Marco Maia. Muito oportuna a sugestão de V.Exa. Inclusive, teve agora um ato no Jardim Botânico aqui de Brasília, e foram plantadas 154 árvores em homenagem a esses que faleceram nesse trágico acidente que comoveu toda a Nação brasileira, e eu acredito até que grande parte do mundo também, isso é notícia internacional. E nós estivemos lá presentes, eu e V.Exa., fomos prestar nossa solidariedade, o nosso apoio àquelas pessoas, aos familiares, em um momento de muita tristeza que vimos vários familiares rezando e discursando e chorando. Nós sabemos o que é a dor de um ente perdido numa circunstância trágica quanto esta. Então, nós somos solidários às vítimas desse acidente e vamos, então, pela proposta de V.Exa., fazer aqui 1 minuto de silêncio.

(A Comissão presta a homenagem solicitada.)

Feito 1 minuto de silêncio, vamos retomar os nossos trabalhos.

Então, nós vamos passar a palavra ao Sr. Jorge André Fernandes Cavalcante, pelo prazo de 20 minutos, no entanto, fazendo a observação de que nós temos sido flexíveis nesse prazo. Nem o depoente está obrigado a cumprir os 20 minutos e também, se precisar exceder, nós temos sido tolerantes e compreensivos.

Então, eu vou passar a palavra ao Sr. Jorge André Fernandes Cavalcante, pelo prazo estipulado, com a elasticidade que foi anunciada.

**O SR. JORGE ANDRÉ FERNANDES CAVALCANTE - Bom-dia.**

Eu sou Jorge André Fernandes Cavalcante. Eu sou tio do Carlos Cruz. A minha esposa é madrinha dele de batismo. Eu represento hoje, aqui, a associação que foi criada no dia 21 de novembro de 2006, com a seguinte definição: Associação de Familiares e Amigos das Vítimas do Vôo 1907. Essa associação foi criada com o intuito de procurar ajudar as famílias. Nós temos elencados aqui vários objetivos, mas eu represento aquelas famílias que estão devidamente associadas. Que fique bem claro. Então, as famílias que não se associaram eu hoje não estou representando, mas sou solidário a todas. Agora, as famílias que estão efetivamente associadas são as que eu estou, neste momento, representando. Os objetivos da nossa associação são os seguintes. Primeiro: reunir e organizar os familiares e amigos das vítimas do acidente aéreo com o vôo 1907, da empresa Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A., doravante chamada Gol, ocorrido no dia 29 de setembro de 2006. Segundo objetivo: lutar pela defesa de todos os direitos e interesses dos que sofreram com a morte de seus entes queridos. Terceiro: exigir a apuração, em todas as esferas, administrativas e judiciais, civil e criminal, das causas que levaram à queda do avião da empresa Gol, vôo 1907, ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, em cumprimento das funções legais e constitucionais que incumbem ao Poder Público. Quarto objetivo: auxiliar os familiares das vítimas do vôo 1907 a obter junto ao Poder Público e aos responsáveis pelo evento todas as informações pertinentes sobre o sinistro, bem como obter o reconhecimento de seus direitos. Então, eu fiz questão de ler esses objetivos para deixar bem registrado, bem claro à sociedade que a nossa associação foi criada para apoiar as famílias. Nós não incluímos, em momento algum, o item “a família indicar um advogado”. Por quê? Porque nós nos sentimos, eu, particularmente, me sentiria muito agredido e ofendido, se um familiar viesse para mim e dissesse: “Este é o melhor, eu quero que você chame este” e assim sucessivamente. É um assunto pessoal, e eu falo muito para as famílias: advogado, médico, dentista, mecânico, o que for, é pessoal. A pessoa tem que saber e tem que confiar naquele profissional para poder fazer a sua escolha. Então, nós não interferimos nesse processo, porque não faz parte do objetivo da associação. Para tal, eu vim hoje, representando essas famílias, e fiz questão de elaborar alguns pontos que temos considerado muito importantes em relação ao que



tem acontecido, o que tem sido trabalhado e o que tem sido divulgado pela imprensa, onde eu vou elencar agora para vocês. Primeiro, a premissa básica de um acidente. Qualquer acidente aeronáutico decorre de várias causas — isso nós temos ouvido há 8 meses pelas instituições que estão efetivamente nos recebendo: defeitos nos equipamentos, falhas humanas, fatores naturais — nós temos visto isso também, que é chuva, raio, sol, aves e outras coisas. Alguns agentes, no entanto, atuam de forma decisiva para que o acidente ocorra. No acidente com o avião da Gol 1907 essa atuação decisiva, para nós, foi a dos 2 pilotos do Legacy. O porquê que estou me baseando nesta conclusão: nós temos um relatório da Polícia Federal, que está em minhas mãos, que eu também obtive, onde a própria Polícia Federal, num relatório do Delegado Renato Sayão, ele aponta e ele define e identifica vários responsáveis, mas existe muita responsabilidade, sim, do piloto. Então, o que eu vou comentar com vocês. Causa decisiva. Os pilotos do avião Legacy colocaram o *transponder* na posição *stand-by*. Isso, eu vou ler um trecho para vocês do relatório da Polícia Federal, onde nós falamos do capítulo 4.5 do relatório da Polícia: “Da ausência de funcionamento do conjunto TCAS/*transponder* como causa fundamental para a ocorrência do evento” e também “Da conclusão pela existência de negligência ou imperícia imputadas aos pilotos americanos”. No item 3 desse capítulo ele fala o seguinte: “A existência do *transponder* e TCAS funcionando durante todo o vôo da aeronave Legacy 600 teria evitado a ocorrência do evento danoso. O desligamento dos equipamentos, portanto, foi condição, sim, sem a qual o evento não teria ocorrido”. Então, eu não estou falando da minha boca; eu estou lendo um documento, um trabalho feito por um profissional especializado que estudou e emitiu um relatório, que é público de todos. “Os pilotos não perceberam que o TCAS estava desligado. Para isso contribuiu decisivamente o fato de que os alertas dessa situação são ineficazes e inadequados para a preservação da segurança do vôo, sugerindo para tal alerta auditivo.” Quem é que está falando isso aqui, pessoal? Quem está falando é a *National Transportation Safety Board*, uma instituição internacional que pontuou, agora, dia 2 de maio, orientando a própria sociedade, os pilotos americanos, da importância de tomar cuidado e prestar mais atenção no *transponder* e sobre algumas falhas de fabricação deste equipamento. Eu vou ler para vocês: “A investigação deste acidente ainda está em andamento.



Porém, os resultados preliminares sugerem que existe um problema de segurança crítico a respeito da perda de funcionalidade do sistema automático anticolisão, que consiste de um *transponder* e de um sistema anticolisão e alerta de tráfego, TCAS, e das conseqüentes advertências na cabine para alertar os tripulantes”. Aí eles concluem desta forma: “O Conselho, porém, está preocupado que, semelhante aos sistemas atuais, nos projetos de futuros sistemas, falte um alerta auditivo que poderá rapidamente notificar a tripulação de vôo em caso de uma perda de funcionalidade do sistema anticolisão. Por esse motivo, o Conselho de Segurança acredita que a FAA deva exigir que todas as aeronaves tenham TCAS instalados e que os projetos existentes e futuros devam ocasionar uma aprimorada advertência ‘auditável’ e visual que requeira uma resposta do piloto, em caso de qualquer perda do sistema anticolisão no ar, por qualquer motivo”. Então, não sou eu que estou falando. Existem relatórios, existem trabalhos, existem opiniões, existem profissionais que estão trabalhando nisso. Então, isso é muito sério. Isso aconteceu no nosso vôo, no vôo dos nossos parentes. Outras falhas dos pilotos foram detectadas pela investigação — investigação que estou falando é a Polícia Federal: “Manutenção indevida da aeronave em altitude equivocada, descumprindo o plano de vôo e ignorando o fato que, na aerovia em que estavam, a altitude de 37 mil pés é ímpar, e reservada somente para aviões seguindo na direção oposta”. Isso está na página 16 do capítulo 4.3, do Delegado Sayão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - No relatório do Delegado Renato Sayão.

O SR. JORGE ANDRÉ FERNANDES CAVALCANTE - O que ele pontua nesse item? “Concluímos, portanto, que houve culpa dos pilotos na manutenção indevida da aeronave na altitude de 37 mil pés. O serviço prestado pelo órgão ATC era o de vigilância radar, o que não exime o piloto da responsabilidade pela navegação da aeronave. Os pilotos deixaram de questionar a autorização recebida, tendo sido negligentes em supor, como alegam os advogados dos mesmos, sem, em momento algum, questionar uma altitude incorreta e inadequada para a navegação naquela aerovia”. Então, existe um relatório, existe uma avaliação. Isso, pessoal, integra até a nossa solicitação dos processos de alguns familiares lá nos Estados Unidos, que lerei agora para vocês: “É sabido que os pilotos da aeronave



da ExcelAire não seguiram as regras da ICAO acima. Eles não pousaram no aeroporto adequado mais próximo de Manaus nem configuraram o *transponder* para o código 7.600”.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Isso está escrito onde?

O SR. JORGE ANDRÉ FERNANDES CAVALCANTE - Isso está na nossa solicitação, lá no processo que demos entrada nos Estados Unidos. “Mais de 40 minutos se passaram após eles terem perdido a comunicação, logo antes de Brasília, um ponto de contato obrigatório. Mas os pilotos não ajustaram a altitude de acordo com o plano de vôo, descendo para 36 mil pés após Brasília e então subindo a 38 mil pés no ponto Teres. Em vez disso, eles permaneceram a 37 mil pés, apesar do seu plano de vôo e apesar do fato de altitudes ímpares serem reservadas somente para aviões seguindo na direção oposta.” Então, nós já havíamos solicitado isso; já havíamos dado entrada no processo nos Estados Unidos, apontando isso como falha do piloto. E o relatório do Delegado também registrou e identificou a mesma falha. Outra: “Omissão na adoção de procedimentos da ICAO para casos de falhas em comunicação” — eles estão culpando os nossos controladores. Adoram culpar! Claro! Eles têm os interesses deles! Todo mundo se defende. — “pois o avião Legacy ficou quase 60 minutos sem contato com a torre, ou seja, deveria o piloto seguir a norma ICAO 100-12 nesse caso e prosseguir segundo o plano de vôo, ou inserir o código 7.600 no *transponder*”. Vou ler para vocês, de novo no relatório do Renato Sayão, tudo sobre isso. Isso está em lei, isso existe. O que falta é os profissionais cumprirem com a lei; conhecerem as leis e procurar interpretar da forma correta. “Aplicam-se ao caso ora investigado as seguintes regras: conforme o item 3.4.1 do ICA 100-12, que é da instrução do Comando da Aeronáutica, o piloto é o responsável para que a operação se realize de acordo com as regras do ar, somente podendo dela se desviar quando absolutamente necessário ao atendimento de exigências de segurança. Segundo item: Conforme o item tal, 3.4.2.1, o piloto, antes de iniciar o vôo deve ter todas as informações necessárias ao planejamento de vôo, estabelecendo o item 3.4.2.2, as informações básicas necessárias.” Ele tem que colocar, digitar lá no plano de vôo, no equipamento, lá na aeronave, o plano de vôo. É simples: ele pegar e digitar lá, colocar a rota dele na aeronave. Está? “Terceiro: Conforme o item 4.3.3, todas as mudanças introduzidas em um plano de



vôo devem ser comunicadas de imediato ao órgão ATS, órgão de controle do espaço aéreo correspondente”. E último: “Conforme o item 4.6.2, toda aeronave deverá ater-se ao plano de vôo em vigor. Qualquer modificação no plano de vôo deverá ser previamente solicitada ao órgão de controle do espaço aéreo e só poderá ser realizada após o órgão de controle do espaço aéreo emitir nova autorização.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O senhor poderia ler o penúltimo parágrafo, por favor?

O SR. JORGE ANDRÉ FERNANDES CAVALCANTE - Sim, senhor. “Conforme o item 3421 o piloto, antes de iniciar o vôo, deve ter todas as informações necessárias ao planejamento de vôo, estabelecendo o item 3.4.2.2 as informações básicas necessárias. Nesse... Em tudo isso, no diálogo deles, o Delegado faz um comentário, com base em todo o diálogo da aeronave: “Percebe-se que não houve a transmissão completa do plano de vôo por parte do órgão ATC. Não houve, por sua vez, qualquer contestação por parte do piloto acerca do limite daquela autorização”. Então, o piloto, ele é o responsável pelo plano de vôo; ele é responsável por questionar, por contestar o que está certo, se aquele plano de vôo que ele recebeu ele tem que seguir ou não tem que seguir. Então, ele tem que cumprir regras. Outro item que eu vou ler para os senhores, na página 15: “Aduz o item 14.11.4 que, durante a prestação de serviço de vigilância radar,” — nós estamos falando em comunicação — “a responsabilidade de navegação é do piloto em comando da aeronave. Então, o piloto, sim, é responsável por comandar. “A vetorização radar, ao contrário, transfere ao controlador de vôo a responsabilidade pela navegação da aeronave, devendo transmitir para a mesma as alterações de proa e mudança de nível necessários. Não há, nos diálogos travados, qualquer menção ao início de prestação de serviço de vetorização radar, razão pela qual a responsabilidade pela navegação da aeronave era do piloto.” Então, o piloto, sim, é, assumindo, trazendo para si, toda a responsabilidade. E lá na página 30 do relatório ele faz uma conclusão muito boa: “A ICA 100-12 prevê procedimentos para falha em comunicação no item 7.14.4. Segundo a norma acima, caso ocorra falha em comunicação, deve o piloto prosseguir segundo o plano de vôo em vigor, até o limite da autorização. E se esta não for a aeródromo previsto de destino, continuar o vôo de acordo com o plano de vôo apresentado. Como se sabe, os pilotos não seguiram



o plano de vôo, mesmo estando com falha de comunicação, descumprindo a regra em comento”. E ele conclui dizendo o seguinte, pessoal: “Concluiu-se que, caso os pilotos tivessem seguido o procedimento para a falha de comunicações, deveriam inserir o código 7.600 no *transponder*, o que os faria descobrir naquele momento que o mesmo estava desligado e permitiria corrigir a falha a tempo de evitar o acidente, considerando que houve um descumprimento de uma norma objetiva de conduta por parte dos pilotos, por negligência ou imperícia”. Isso eu tenho falado sempre: para nós, eles foram negligentes, imperitos. Um profissional que se diz profissional tem que saber o que está fazendo. Ele não tem que assumir e achar que está pilotando aeronave e pronto. Não! Ele tem muitas responsabilidades por trás, e que ele assuma e que conheça a legislação antes de pilotar uma aeronave. Por que os nossos pilotos são os melhores? Por que a China contrata muitos pilotos brasileiros? Porque são pilotos que estudam; são pilotos aplicados. Por isso que nós temos tido esse... Vocês sabem muito bem, eu não preciso falar. Outras causas do acidente. O que que nós consideramos? Falha no treinamento e supervisão adequados aos pilotos que estavam operando o Legacy. Aí vem, a título de ilustração, pessoal: “O piloto Lepore tinha apenas 5 horas de vôo em aeronaves modelo Legacy; estava pilotando o avião pela primeira vez no vôo onde ocorreu o acidente; ambos pilotos nunca haviam voado no Brasil, antes do referido vôo, exceto em curtos vôos de testes nas instalações da EMBRAER”. Então, para você ver, nós estamos buscando, sim, respostas; nós estamos buscando, sim, informações, para que nós possamos vir a esta Casa pedir o apoio de vocês, para apontar e deixar bem claro à sociedade que o que nós queremos é justiça e que os responsáveis paguem. Outros pontos que consideramos: “Falhas dos controladores de tráfego aéreo que não souberam lidar com tantas falhas ocorridas ao mesmo tempo”. Ou seja, por quê? Não-funcionamento do *transponder*, que eles não enxergaram; perda da comunicação por rádio, e um radar secundário inconfiável. Isso aqui, só a título de ilustração para vocês — porque eu acho que vocês já estão se tornando especialistas —, o que é radar secundário e o que é radar primário? O Dr. Renato Sayão pontuou muito bem aqui, no item 5. Ele diz assim: “O laudo pericial fornece as definições de radares primários e secundários utilizados na aviação. O radar primário seria aquele que não depende de ação por parte do alvo que está sendo



detectado, sendo que o sinal captado pela antena radar é apenas a reflexão do pulso que ela mesma havia transmitido. O radar secundário é um sistema cooperativo. O radar secundário recebe em solo um sinal que é ativamente transmitido pelo alvo toda vez que recebe um sinal interrogador. Para tanto, a aeronave alvo deve estar equipada com equipamento apto a receber e compreender o sinal interrogador, bem como apto a transmitir uma resposta. O equipamento que realiza tais tarefas é o *transponder*". Conclusão, pessoal: o acidente, nós sabemos que ele decorreu de múltiplas causas. Mas, para nós, a causa decisiva foi a grave negligência dos pilotos do Legacy, equiparável ao dolo, conforme antes mencionado — o próprio Delegado fala isso aqui na pág. 29, nos itens 28 e 29. Vou ler para vocês: "Considerou a autoridade policial que os pilotos possuíam o dever de monitorar constantemente os instrumentos da aeronave, certificando-se de que os mesmos estavam em plenas condições. Considerou que os pilotos negligenciaram o dever de cuidados esperados e exigidos de um profissional durante o vôo, cuidado esse que, certamente, impediria o resultado, qual seja a exposição do tráfego aéreo a risco e à conseqüente colisão das aeronaves e os resultados da morte. Não há indícios de que o desligamento dos equipamentos tenha sido voluntário". Ninguém entra na aeronave, ninguém... Eu tenho certeza de que eles não tenham agido voluntariamente. Mas eles cometeram uma negligência, uma imperícia, uma falta de profissionalismo. "Ao contrário, um simples questionamento feito por um profissional ao outro, logo após a colisão, indagando se o equipamento estava ligado, demonstra inexistência de conduta voluntária. O desligamento em vôo RVSM dos equipamentos *transponder* de TCAS equivale" — pessoal, isso é uma conclusão que eu tenho falado, sim, à imprensa —, "à prática da roleta-russa. Ele sabe o que ele está fazendo, mas ele quer pegar a arma e brincar de roleta-russa" — quem está falando é o Delegado Renato Sayão — ou de dirigir em rodovia à noite, com os faróis desligados, implicando assumir um risco altíssimo de acidente, com morte certa". Vocês imaginem um motorista de ônibus ou um motorista de caminhão, que são profissionais, estarem viajando à noite, desligarem o farol, e você, com a sua família, vindo no sentido contrário. Você não vai enxergar, dependendo do estado em que estiver a rodovia. Aí, você morre. E aí? Esse profissional tem que ser responsabilizado; esse profissional tem que ter uma punição; esse profissional tem



que... Nós temos que exigir mais rigor, nós temos que ter leis mais rigorosas e mais firmes em relação a esse tipo de situação, porque é muito simples resolver o problema. Matou e foi embora. O que nos ofendeu muito foi eles serem tratados lá nos Estados Unidos como heróis. Olhem, me desculpem, eu me senti envergonhado, porque o jornalista americano que estava no vôo estava nos chamando de tupiniquins. Nós éramos os tupiniquins. Nós somos os tupiniquins, nós somos uma província, nós não temos valores. Eu, como cidadão brasileiro, me senti ofendido. Eu não sou tupiniquim, não! Eu sou um brasileiro, amo o meu País e acredito, ainda, nas instituições. E tem outro ponto, pessoal, que — isso é Direito Civil —, quando diversos são os responsáveis por um dano, existe a figura da solidariedade passiva, ou seja, todos os responsáveis respondem por inteiro pela indenização, cabendo às vítimas a escolha de quem vai demandar. Então, nós temos o direito de escolher e cobrar de quem nós acharmos correto. Então, pessoal, é extremamente importante ressaltar que a responsabilidade de um agente nesse caso não exclui a dos demais. Por exemplo, o defeito de projeto do *transponder* não exime os pilotos de sua responsabilidade decorrente da colocação do *transponder* em *stand-by* e da não-percepção dessa situação. As falhas do Controle do Tráfego Aéreo, da mesma forma, não exime os pilotos da responsabilidade. Página 20. Vou ler para vocês o item 9 do relatório do Delegado. Ele menciona, pessoal, exatamente o momento da colisão: “Conforme descrito na pág. 52 do laudo, às 19h56min54seg, o som da colisão entre as 2 aeronaves”. Aí, ele comenta. Nesse diálogo vê-se que, somente após 3 minutos eles terem percebido a tamanha besteira que eles cometeram: “O piloto constatou que o TCAS encontrava-se desligado. Ao saber do estado do TCAS, o co-piloto, que então pilotava a aeronave, mostrou preocupação em manter uma busca visual por outros tráfegos, conforme visto”. Então, para vocês verem, ele desligou, sim, o equipamento. Ah! Involuntariamente. Sim, foi involuntariamente! Mas ele sabe das responsabilidades dele como profissional. Então, poxa, somente ele ser julgado como um culposo, uma pena bem branda... Ou seja, eu derrubei e matei 154 pessoas, destruí 154 famílias. Porque eu sei o que é isso, a perda de um parente. Eu já perdi 2 irmãos caçulas: um, num acidente de carro, abruptamente — um afilhado meu, caçula, irmão caçula; e um outro, de câncer. Então, eu sei. Ninguém aqui venha dizer para mim que eu não sei o que é



isso. Meu afilhado, menino novo, de 18 anos de idade. Eu passei — eu sou muito religioso — quase 1 ano sem entender o que tinha acontecido. Então, eu sei o que está se passando. Eu entendo. Talvez não saiba, mas entendo o que está se passando pela cabeça das famílias, pela cabeça da minha cunhada, pela cabeça da minha esposa, pela cabeça do meu cunhado. Eu sei. Pela cabeça da minha sobrinha, que vive, mora na minha casa. Eu entendo, eu procuro entender, porque eu passei por isso. Eu tenho uma experiência pessoal. Vou falar para vocês um pouquinho sobre algumas responsabilidades da Gol que nós consideramos. Isso, o próprio Constantino comentou. “A responsabilidade civil da Gol decorre do contrato de transporte e da relação de consumo existente entre os passageiros e a empresa.” Essa é aquela responsabilidade objetiva, que todos nós sabemos. “A Gol também é responsável solidária, ou seja, deve, sim, responder pela indenização em sua inteireza, podendo, eventualmente, exercer o seu direito de regresso, em ação autônoma, contra os demais responsáveis”. Então, sim, ela é responsável. E ela pode. Quando eu falei para vocês aqui exercer o seu direito de regresso em ação autônoma contra os responsáveis, eu tenho certeza de que o Constantino, empresário muito competente, como tem demonstrado, tenho certeza de que ele já está... Essas negociações que ele está fazendo no Brasil... Eu falo porque estou participando e vendo, e tive que aprender isso. Eu tenho certeza de que ele vai pedir um ressarcimento lá fora. Com certeza. Eu faria isso como empresário. Pessoal, agora, vou falar sobre o plano de assistência às vítimas de acidente aeronáutico e apoio às suas famílias. Fiz questão de trazer isso para vocês para mostrar que não existe apoio nenhum às famílias. O apoio às famílias é precário; é fraco; é ruim. Então, pessoal, saiba de uma coisa: tomem muito cuidado na hora em que vocês entram no avião, porque vocês não têm apoio nenhum. Nós — eu falo nós —, eu peço a vocês, Deputados, nós, cidadãos brasileiros, e eu, Jorge André, venho pedir a vocês que vocês prestem atenção nessa legislação. Essa legislação tem que ser revista. Essa norma que foi criada, essa instrução que existe do IAC 200-1001/05, é muito fraca; é muito primária! Vou ler para vocês os itens principais que falam dos nossos direitos dentro do IAC: “Deslocamento de ida e volta dos familiares até a cidade ou a mais próxima do local do acidente”. Então, a Gol, sim, tem essa responsabilidade. “Provisão de transporte para sobreviventes e familiares, conforme



necessário na localidade do acidente aeronáutico ou na mais próxima deste”. A Gol fez, cumpriu, sim, com essa responsabilidade. “Provisão de acomodação, alimentação, segurança, assistência médica, psicológica e religiosa aos familiares das vítimas e sobreviventes, enquanto no Centro de Assistência Familiar”. Sabem o que é isso, pessoal ? As empresas aéreas só precisam dar apoio a nós, familiares, enquanto no Centro de Assistência Familiar. Acabou aí, nós estamos largados, abandonados. Então, vocês pensem comigo. Sabe quanto custa uma consulta de um psiquiatra? A minha sobrinha está fazendo tratamento psiquiátrico, minha esposa está fazendo psiquiátrico. Custa, no mínimo, 250 reais uma consulta. Um psiquiatra que, de fato, lhe dê um retorno. Sabe quanto custa uma medicação de tratamento psiquiátrico, para as famílias tentarem dar continuidade, tentarem se recuperar um pouquinho? São 100 reais, no mínimo 4 comprimidos. Eu pago isso. Então, vocês imaginam o que está acontecendo conosco. Vocês imaginem a dificuldade por que estamos passando. Vocês imaginem a dificuldade de familiares que tinham familiares dentro desse vôo que não tinham condições financeiras, e não têm condições financeiras, de arcar com isso. Nós, que temos condições financeiras, ou alguns que têm condições financeiras estão se virando. Você sabe quanto custa, ou quanto as famílias receberam daquele Seguro RETA. do acidente ? São 14 mil reais. Sabe de que data é esse seguro, pessoal? Esse seguro é de 1960, por aí. Ele não foi atualizado! O senhor sabia disso? Ele não foi atualizado. Eu pergunto: por que que ele não foi atualizado? Não estamos querendo aqui esse tipo de benefício não. O que nós estamos querendo lembrar a vocês é o seguinte: quando acontece um fato desse, às vezes quem morre é o arrimo de família; é um pai, é um provedor daquela família. E quando ele falece, a família fica desprotegida. Então, você imagine a situação dessas famílias, sem ter condições financeiras. Se não tiver apoio dos familiares, acolhendo em casa, você imagine como elas passam. Vão passar fome! E cadê a nossa legislação para protegê-las? Não tem! Não existe legislação! Então, pessoal, nós temos que fazer um seguro de vida. Aí nós temos que pagar seguradora de vida, seguro de vida, para poder preservar e às vezes criar um benefício para as famílias. Nós pesquisamos quanto esse Seguro RETA, se fosse atualizado, hoje ele estaria valendo. Estaria valendo hoje em torno de 120 mil reais, 130 mil reais. Eu acho que uma família que perde um arrimo, que perde um



provedor, ao receber 14 mil, ela faz muito menos do que se ela recebesse 120, 130 ou até 150 mil. Eu acho que ela teria maior apoio, ela teria maior acolhida e teria condições de tentar estar sobrevivendo, até passar, até procurar, terminarem-se as investigações, apurarem-se os responsáveis — que é assim que funciona a Justiça brasileira —, e a partir daí as famílias conseguirem ter um direito, alguma coisa assim. Outro: “Recebimento, identificação e devolução ao responsável dos pertences pessoais recuperados”. Isso foi passado para responsabilidade da Aeronáutica, porque a Gol não tinha condições de acessar o local e ela, a Gol, disponibilizou um galpão onde nós fazíamos, nos comunicávamos com as famílias, e as famílias todas procuravam passar para os familiares que existia um galpão, aqui em Brasília, e que o Ministério Público, através do Dr. Diaulas, também estava procurando as famílias, tentando manter contato para poder encaminhar esses pertences para os seus familiares — aqueles que quisessem, porque tem muitos familiares que não querem. “Organização de visita ao local do acidente, caso solicitado pelos familiares, e desde que possível, preservando a segurança dos interessados e mediante a coordenação com a autoridade local.” Então, pessoal, a Gol não pode se negar a isto, não. A Gol tem, sim. É responsabilidade dela. Está previsto numa norma. Ela não pode dizer que ela não pode receber e levar os familiares lá. Isso está previsto aqui. E eu acho... O próprio, o Dr. Constantino — eu ouvi o depoimento dele —, ou seja, ele falou e se colocou à disposição. Então, isso é muito positivo. “Disponibilização das informações atualizadas sobre o acidente aeronáutico às vítimas e aos seus familiares nos centros ativados. Provisão de informações a respeito das ações assistenciais às vítimas e aos familiares. Acompanhamento do processo de identificação e auxílio no desembarço legal dos corpos junto aos órgãos competentes. Translado dos corpos para sepultamento em cidades de origem, ou conforme solicitado pelo familiar, se viável.” Então eu venho... Depois eu vou falar sobre as nossas solicitações. Nós temos, sim, algumas solicitações a fazer ao próprio Constantino. Mas eu vi na entrevista dele que ele disponibilizou, sim, algumas solicitações nossas. E até... Ou seja, iremos, sim, procurá-lo. Agora, se vocês perguntarem para mim: “Jorge, você já conseguiu falar com o Constantino?”. Eu não consegui falar com o Constantino. Eu já fui recebido por advogados próximos a ele, mas eu nunca tive a oportunidade de falar com o



Constantino Júnior. Aí você vai falar: “Por quê?”. Porque ele é um empresário, ele tem as responsabilidades dele, pessoal. Então, eu já tentei, sim, procurá-lo; já tentei, sim. Já estive com o advogado dele aqui em Brasília, uma advogada próxima, e pedi, sim, para falar com o Constantino. Talvez essa falha de comunicação, que acontece muito, não tenha chegado essa nossa solicitação. Então, pessoal, isso é só para registrar para vocês que nós não temos assistência, nós somos abandonados, tá? Então... ou seja, somos órfãos, sentimo-nos órfãos, porque não temos leis que protejam o cidadão que está dentro, andando numa aeronave. Eu também quero falar para vocês, pessoal, sobre o relatório do TCU, sobre o relatório de levantamento de auditoria no sistema de Controle do Tráfego Aéreo. Para vocês virem que estamos ligados, sim, estamos procurando informações. *“Causas do apagão aéreo: 1º, cortes nas propostas orçamentárias elaboradas pelo DECEA; 2º, contingenciamento de recursos para o setor; 3º, indolência em relação às necessidades de expansão e modernização do CCAB; e 4º, quanto à ineficiência política de alocação de recursos humanos.”* Isso é um relatório do TCU, pessoal. Estou lendo o que eu estou vendo. Então, não estou inventando nada. E ele comenta aqui também que vários órgãos do Governo Federal sabiam desses fatos. O Ministério do Planejamento e a Casa Civil da Presidência da República, em reunião, no dia 28 de julho de 2005... Onde estavam reunidos? Reunião do secretário-executivo, dos membros do CONAC. *“Foi esclarecido pelo representante da Casa Civil da Presidência da República”* — na época, em julho de 2005 — *“que política de contingenciamento de recursos não prevê exceção, sendo esta uma posição definitiva do Governo”*. Concordo, o Governo tem o direito de fazer e achar... investir naquilo que ele acha importante, mas ele se torna responsável quando negligencia suas responsabilidades. E sugeriu, pessoal, o Ministério do Planejamento e o Ministro da Defesa, na época, sugeriram que *“o Ministro da Defesa buscasse diretamente junto ao Ministério da Fazenda e ao Ministério do Planejamento a adequada liberação dos recursos, os referidos fundos aeronáuticos, tratando as liberações parciais dos contingenciamentos caso a caso”*. Então, pessoal, eu não estou inventando. Está escrito em relatórios. Então, fiz questão de mencionar porque isso é muito importante. Isso nos preocupa muito porque nós sabemos que somos um País democrático, todos têm direito de emitir suas opiniões,



mas cada profissional tem de assumir sua responsabilidade. Nós elencamos aqui, pessoal, algumas solicitações das famílias, que foram até apresentadas na reunião em que a D. Angelita esteve presente. Eu não pude estar porque estava trabalhando, estava fora de Brasília, tenho negócios fora de Brasília, eu estava a serviço e tive de me ausentar na homenagem aos familiares, na terça-feira, e também nesse encontro com o Ministro. Porque, senão, eu estaria presente, sim, eu ia fazer questão de estar presente. *“Órgão governamental que dê apoio jurídico às famílias brasileiras vítimas de grandes catástrofes, acidentes e sinistros.”* Não existe, pessoal! Então, no nosso caso, ficamos batendo cabeça, buscando informações, tentando buscar em diversos órgãos, em diversas instituições, quem poderia nos acolher e nos ajudar. Fomos acolhidos por várias instituições, mas muitas das nossas “respostas” não eram respondidas. *“Acompanhamento e divulgação às famílias pelo Ministério da Justiça de tudo o que está sendo apurado e acesso às provas.”* Queremos, sim, que o Ministério da Justiça nos ajude; queremos, sim, que o Ministério da Justiça nos oriente; queremos, sim, que o Ministério da Justiça seja um representante, mas que esteja conosco. *“Acesso às apurações da Aeronáutica”*. O que é isso, pessoal? A Aeronáutica tem-nos acolhido, sim! Nós temos... Eu, particularmente, tenho um carinho enorme pelos profissionais e pelas pessoas que nos têm recebido, lá, no CENIPA, mas nós queremos saber do conteúdo completo desses relatórios. O que eles passam para nós são informações, é claro, pontuais sobre o que está acontecendo. Mas nós queremos o conteúdo, queremos saber tudo o que está escrito lá — tudo, ponto a ponto —, como eu tive acesso ao relatório do TCU, como eu tive acesso ao relatório da Polícia Federal, como eu tive acesso a todas as informações. *“Mudanças das leis mais rígidas para que não sejam liberados pilotos estrangeiros com suspeita de crime no Brasil, em caso de acidente aéreo e em outros casos também. Indiciamento dos pilotos americanos como crime doloso e punição desses pilotos.”* Por um crime culposo? Um profissional, conhecedor das regras, conhecedor das normas internacionais, e ele é simplesmente... acabou se tornando uma vítima no país de origem dele? *“Ah, coitadinho”!* Isso é um absurdo, pessoal. Eu considero isso um absurdo. *“Apuração do sumiço das bagagens”*. Isso é muito sério. Vocês sabiam que foram extraviados vários pertences de vários familiares? Eu não irei, eu não falo aqui por ninguém, eu



conto fatos que aconteceram, porque eu deixo a pessoa falar, por si, a sua experiência. Nós tivemos um caso de um parente que recebeu uma ligação do celular do seu parente. Ou seja, o celular dele... Ele recebeu uma ligação no celular, do celular da parenta, do parente que tinha falecido. Tomou um susto. Eu tomaria um susto — e eu não vou falar quem foi porque cabe a essa pessoa passar a sua experiência. *“Liberação das informações sobre a caixa-preta da Gol”*. Eu tive acesso, pessoal, a uma... às informações da caixa-preta e essas informações são somente do diálogo do piloto com os controladores. E o do Legacy eu tive acesso a toda a conversa dele, pessoal, o que for. Então falta, sim, eu acredito que esteja faltando alguma coisa aí. Então nós queremos, sim, ter acesso a essas informações. *“Lutar para que a verdade não seja manipulada ou abafada ou até negociada. Canal de comunicação e uma pessoa de ligação direta do Ministério com as famílias. Frisar que no momento do acidente não havia sobrecarga para o controlador.”* Isso já está provado. *“Lembrar quais seriam os erros cometidos pelos pilotos. Verificar qual o trabalho que a Secretaria dos Direitos Humanos...”* Eu fui recebido, não só eu mas outros representantes da Associação, nós fomos recebidos pela Secretaria dos Direitos Humanos da Presidência da República e eu quero saber o quê que eles estão fazendo, pois até agora, pessoal, nós fizemos as solicitações formais a eles, a elas, e até a presente data não se posicionou e não manteve contato conosco, devido — e nós temos insistido, nós temos o *e-mail* deles, delas. Nós temos solicitado informações através... Quem faz esse trabalho é até a Vice-Presidenta, porque nós dividimos as atividades, porque a Associação... Todos nós somos profissionais, todos nós temos que continuar nossa vida. Então nós distribuímos, dentro da... dos membros da Associação, vários, várias responsabilidades. O que eu não daria conta sozinho, então nós distribuímos entre nós, que cada um procurasse buscar e tentar descobrir as informações. Aconteceu, pessoal, recentemente, um fato, e eu quero deixar bem público para vocês. Em janeiro deste ano nós fomos procurados pela *Discovery Channel* para fazer um documentário, e a *Discovery Channel* disse que era um documentário, com a idéia de mostrar o acidente aéreo, o maior acidente aéreo no Brasil. E ele... Nós procuramos contatar várias pessoas. Foi contatada a Vice-Presidenta, que é de Campinas. Nós aqui em Brasília mobilizamos também os grupos. Então a Vice-Presidente mobilizou os grupos na região, e eu



mobilizando os grupos por aqui. E o pessoal da *Discovery*, uma empresa particular, eles resolveram vir diretamente a Brasília e fazer uma entrevista conosco. Fizeram uma entrevista comigo, fizeram uma entrevista com a Neusa, fizeram uma entrevista com a Salma, com os familiares delas, com a Mariana, que é irmã da Salma, que perdeu o filho Átila. E nós solicitamos a eles que antes de qualquer divulgação à imprensa — e nós temos solicitado não só a eles, mas temos solicitado a todas as instituições que estão trabalhando nesse processo — que primeiro nos respeitem, passem as informações antes para nós, antes de passar para qualquer pessoa. Porque nós queremos saber, primeiramente, o que está acontecendo. E nós fomos, sim, por insistência enorme. Olha, é impressionante. Na sexta-feira passada eu tomei um susto quando recebi um *e-mail* de um dos membros da associação dizendo: “*Jorge, a Discovery Channel vai fazer o lançamento do documentário à imprensa na terça-feira, às 10h30min da manhã*”. Eu falei assim: “*Por que isso? Eles se comprometeram conosco que iriam nos chamar, iriam chamar as famílias para poder apresentar o trabalho deles*”. Aí, eu tomei um susto. Procurei entrar em contato com a pessoa que esteve aqui conosco. Liguei insistentemente para ela, gastando telefonemas e mais telefonemas. E consegui falar com ela. Solicitei a ela... mandei *e-mails*, mandei várias informações, até que ela retornou a ligação. Aí eu falei assim: “*Poxa, não foi isso que nós combinamos. Nós, familiares, estamos nos sentindo ofendidos porque a senhora já está noticiando que vai colocar a público um comentário e nós, familiares, não sabemos o que está acontecendo. Que documentário é esse? Que informações são essas que estão dentro desse documentário?*” Aí foi onde nós conseguimos contatar a pessoa responsável. Mas sabem como? Eu recebi de repórteres conhecidos meu, de jornalistas conhecidos meu — porque nós temos amigos, fizemos amizades, nós temos parentes repórteres, parentes de jornalistas, conhecemos jornalistas — que mandaram para mim um convite. Falaram: “*Jorjão, é verdade*”. Eu liguei para a pessoa e ela disse: “*É verdade, eu vou te mandar um e-mail... que isso vai acontecer*”. Eu tomei um susto, porque a pessoa com quem mantive contato aqui em Brasília disse para mim — porque ela veio a Brasília. Ela disse para mim, em tom bem alto e claro: “*Não, a Discovery Channel, primeiramente, para qualquer divulgação, iria chamar vocês*”. Aí eu me senti ofendido porque ela não cumpriu o que ela falou para mim. Ela estava



me ofendendo porque não estava... estava omitindo alguma informação. Aí quando eu recebi esse papel do convite, liguei para a *Discovery Channel*, para o telefone que estava lá no convite, e falei com um profissional da *Discovery*, comecei a falar: “Olha, recebi o convite para o evento, terça-feira, tal, tal, tal... Como vai ser? Quem é que está participando do evento?” O profissional abriu o jogo para mim: “Não, é o Jorge André, o Presidente da Associação... é fulano, é beltrano, é sicrano”. Aí, lá pelas tantas, ele virou para mim e disse assim, ao telefone: “O senhor é quem mesmo? De qual organismo da imprensa?” Falei assim: “Eu sou o Jorge André, Presidente da Associação dos Familiares. Eu quero que fique registrado para o senhor que estou me sentindo ofendido e agredido pelo que o senhor está fazendo, e a *Discovery Channel* está fazendo, porque isso é um absurdo. Se o senhor vem... pediu licença para nós para poder fazer um trabalho e nós cedemos; por mais que eu ceda o direito a você de imagem, ela não pode se sentir no direito de pegar aquele documento e querer passar para a sociedade ou para a imprensa como verdade”. Porque aquele documentário é a versão deles, da *Discovery Channel*. Aí eu consegui, com muita insistência, durante o final de semana ligando para as pessoas todas, celular, celular, celular — a minha conta de celular, este mês, vai ser uma fortuna. Pago do meu bolso, me viro, sou profissional. Aí, o que aconteceu? “Conseguiu?” Ela disse: “Não, Dr. Jorge, faz o seguinte: eu consegui, o senhor pode chamar, fazer uma relação das pessoas, tal, tal, tal, mas, por favor, não pode ser muita gente, porque a *Discovery Channel* tem as políticas dela”. Falei assim: “Olha,...” Aí, eu mantive contato com algumas pessoa, porque é correria, correria, tem que marcar passagem, tem que trabalhar etc. Nessa correria toda eu consegui que eles nos recebessem. Iríamos 4 pessoas: 3 de Brasília: eu, Neusa, Salma; e a Luciana, lá de Campinas, que também faz parte da associação. A Luciana passou mal, não pôde ir; a Salma estava com compromissos pessoais; a Neusa foi comigo. Nós fomos. Eles iriam nos atender na segunda-feira, às 6h da tarde. “Ah, não chegou o documento tal, tal, tal? Acho que é estratégia”. Aí mudou para as 7h30min da manhã, num momento corrido, tal, tal, tal. Aí fez a apresentação para nós. Olha, um documentário — sinceridade? — tendencioso. É comentário dentro da visão da *Discovery*, dentro da visão que eles estão querendo passar. Eu respeito o trabalho deles, é uma empresa. Agora, eles têm que assumir as responsabilidades também



pelo que eles estão fazendo. Então, aí especulou-se na Internet, nos jornais, que o Jorge André, Presidente da associação, autorizou a *Discovery Channel* a publicar, a divulgar à imprensa. Eu estava com uma pessoal ao meu lado, a D. Neusa. Eu não ando sozinho, porque eu sou empresário, eu sei muito bem que eu tenho que tomar muito cuidado com que eu falo, porque o que eu falar eu vou ter que assumir e me responsabilizar pelos meus atos. Então, eu fui com a pessoa e ela estava do meu lado, e em momento algum nós autorizamos o *Discovery Channel* a fazer essa divulgação. Porque, quem sou eu para virar para uma empresa particular e dizer para ela o seguinte: “Olha, você está não autorizada ou está autorizada a fazer A, B ou C”. Se ela é empresa particular, ela é que paga suas contas. Então, ela assume todas as suas responsabilidades.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Peço ao Jorge para poder concluir.

O SR. JORGE ANDRÉ FERNANDES CAVALCANTE - E para concluir, pessoal. O que nós estamos em busca, o que nós queremos é somente justiça, a justiça aqui na terra, porque a justiça divina cabe a outras pessoas. A justiça na terra. O que nós queremos? Queremos, sim, que os responsáveis sejam punidos. Não cabe a mim, a A ou B ou C apontar quem são os culpados. Cabe à Justiça identificar e fazer um trabalho, como o Delegado Renato Sayão o fez, onde apontou e deixou bem claro quem são os principais responsáveis. Então, não cabe a mim julgar isto. Cabe a mim cobrar, sim, que esses responsáveis sejam punidos, sim. Eu como cidadão brasileiro. Ele pague pelo que ele fez. E mais, que é muito importante, pessoal: correção das falhas que ocasionaram o acidente. Então, nós sabemos que foi uma sucessão de erros. Mas eu, como cidadão brasileiro, continuo viajando de aeronave, eu confio na aviação aérea brasileira. O nosso espaço aéreo eu tenho certeza, acredito nele, acredito nas pessoas que estão à frente. Então, existem falhas, existem responsabilidades? Existem. E eu não estou aqui para julgá-las, eu estou aqui só para pedir apoio. E venho, para finalizar, em nome das pessoas que eu estou representando, fazer alguns agradecimentos, agradecer até os profissionais do CENIPA que está nos recebendo mensalmente; agradecer ao Ministério Público, ao Dr. Diaulas que nos apoiou e nos compreendeu e colaborou, numa solicitação feita por nós a ele, pessoalmente, em janeiro deste ano. Eu, D.



Neusa, a Salma, Ney e vários outros familiares estivemos na presença dele, solicitamos a ele que estávamos querendo fazer uma homenagem no Jardim Botânico, plantar 154 mudas. E ele, respeitosamente, entendeu e fez a homenagem para nós, na terça-feira. Agradecer o trabalho do Renato Sayão, do delgado. E pedir e agradecer também a Casa por vocês terem nos recebido e nós podermos passar as nossas dificuldades, tudo o que tem acontecido conosco nesses 8 meses.

Muito obrigado.

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

Com a palavra o nobre Relator Marco Maia para inquirir a testemunha.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Muito obrigado, Sr. Presidente. Sr. Jorge Cavalcante... Sr. Jorge André, tivemos a preocupação e a iniciativa de lhe convidar para participar desta sessão da CPI porque nós estamos tratamos sobre o tema do acidente que envolveu o avião da Gol e que vitimou 154 pessoas, brasileiros. E porque, a partir desse acidente, queremos desencadear todo um processo de investigação que vai levar a se poder identificar quais são as causas, as responsabilidades e, depois disso, poder propor sugestões para essa crise do setor aéreo, que enfrentamos no Brasil, principalmente, nesses últimos anos.

É óbvio que a sua contribuição, a contribuição dos parentes das vítimas que têm, certamente, se debruçado sobre esse tema, essa matéria à exaustão, nesses últimos meses, é de fundamental importância.

Vou lhe fazer um conjunto de perguntas e questionamentos, mais no intuito de acumularmos informações que vão nos ajudar depois na formatação e reformulação do relatório, que será aprovado por essa CPI. Mas, antes de fazer as perguntas, gostaria de fazer um comentário de que este Relator foi procurado, o Presidente e vários Parlamentares e outros Deputados. Temos sido procurados por familiares das vítimas e que, em alguma medida, também têm questionado o trabalho da Associação, ou o seu trabalho à frente da Associação. Quero apenas fazer esse registro porque recebemos aqui... Inclusive, essa é uma questão que não é papel nosso da Câmara dos Deputados para as Deputadas e Deputados se debruçarem. É um problema, uma questão que a própria Associação — com seus associados, com os parentes das vítimas — terá que resolver a partir do seu entendimento de todos aqueles que são sócios da Associação. Mas recebemos —



vou fazer esse registro — 2 documentos de forma formal a essa CPI e que tratam sobre esses questionamentos. Queria só fazer este registro, porque, certamente, essa CPI, talvez, no futuro, também irá contribuir, em alguma medida, para os diálogos em relação ao atendimento das vítimas e a outras questões pertinentes processo como um todo.

O SR. JORGE ANDRÉ FERNANDES CAVALCANTE - Eu queria, depois, comentar sobre isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu vou fazer perguntas e questionamentos e você pode ir falando. E tão, está feito o registro sobre essa situação. Sr. Jorge Cavalcanti, o senhor já falou quando foi criada a Associação, qual o caráter jurídico. Queria lhe fazer aqui uma pergunta: quantas famílias a associação representa no momento?

O SR. JORGE ANDRÉ FERNANDES CAVALCANTE - Olha, nós temos registradas. Os registro são familiares. Temos 35 familiares, hoje, registrados. Houve uma reunião no Sábado com a Aeronáutica.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - 35 familiares não significa 35 famílias.

O SR. JORGE ANDRÉ FERNANDES CAVALCANTE - Não. Porque, entendamos, Deputado, o seguinte. Associar-se é um ato voluntário. Muitos familiares participam, mas não se associaram. É um direito que nós... Não estamos obrigando a ninguém a seguir uma linha de raciocínio ou afazer parte de algo. As pessoas estão livres. Não estamos obrigando ninguém a se associar. Então, eu até respeito as opiniões contrárias contra a minha pessoa. Não há problema. Acho que é até importante. Nós vivemos num País democrático. Eu acho que todo mundo tem, sim, que se identificar. Mas, muitas vezes, existe uma falha principal, que é a falha de comunicação, onde algumas pessoas imputam, ou tarjam, ou inventam, ou fantasiam informações com intuito até de benefícios. Então eu não vou aqui julgar as causa, os motivos, as pessoas, o porquê delas, mas eu respeito a relação. Eu tenho essa relação. A relação está aqui na minha mão. Eu tomei conhecimento, mas eu venho aqui representando a associação dos familiares, que foi registrado no dia 21 de novembro do ano passo, e são 35 familiares.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isso representa quantas famílias, 5, 10, 12?



O SR. JORGE ANDRÉ FERNANDES CAVALCANTE - Desses familiares, 35... São mais ou menos 18 ou 25 familiares.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. não condições de dizer com precisão?

O SR. JORGE ANDRÉ FERNANDES CAVALCANTE - Não, não tenho, não senhor. Eu tenho aqui, mas eu nunca me preocupei em pontuar quantidade. Preocupe-me em quê? Em pontuar pessoas que queiram se juntar à nossa luta. Em busca de quê? De respostas. Então, não cabe a mim dizer e obrigar alguém se associar para querer fazer volume etc. Não cabe a mim fazer isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Como tem sido a relação entre a Associação de uma maneira geral com a Aeronáutica, a ANAC e as empresas envolvidas no acidente?

O SR. JORGE ANDRÉ FERNANDES CAVALCANTE - Nós tivemos... A Aeronáutica... Usando o termo correto, eles nos acolheram através dos CENIPA. Que fique bem claro. Foi o CENIPA quem nos acolheu. Acolher significa estar mensalmente passando as informações e a evolução do trabalho deles — ponto. A ANAC, logo no domingo do acidente, nós tivemos uma indisposição com ela. Alguns familiares foram procurar o pessoal da ANAC para buscar respostas sobre o que tinha acontecido etc. e nós fomos muito maltratados por um profissional da ANAC. *(Pausa.)*

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, será que ele poderia dizer o nome do profissional? O senhor poderia perguntar o nome do profissional que tratou mal a Associação? Será que o senhor poderia perguntar?

O SR. JORGE ANDRÉ FERNANDES CAVALCANTE - Eu respondo. É Denise Abreu. Ela tratou as famílias com muita grosseria. Eu respeito a posição...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quem é Denise Abreu?

O SR. JORGE ANDRÉ FERNANDES CAVALCANTE - Denise Abreu é Diretora da ANAC.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Diretora da ANAC.

O SR. JORGE ANDRÉ FERNANDES CAVALCANTE - Ela nos tratou com muita grosseria. As famílias queriam só perguntar para ela, só queriam que ela fizesse o seguinte: *“Nos receba, nos acolha”*. Porque, no domingo, à tarde — só



para que fique registrado para o senhor, que foi exatamente no dia 1º de outubro — o Brasil todo estava mobilizado no primeiro turno; era eleição. Então, nós fomos pedir apoio a alguma instituição, que ela nos ajudasse a buscar respostas. Eu só consegui apoio de uma instituição, e respostas, e ir ao local, quando eu consegui falar com o Brigadeiro Telles Ribeiro, que é o responsável pela comunicação da Aeronáutica, onde ele nos acolheu e disse que poderia levar no dia seguinte vários familiares ao local do acidente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. O senhor já falou aqui sobre o apoio prestado aos familiares pela empresa Gol e as reclamações. V.Sa. poderia nos informar se as famílias receberam ou recebem algum tipo de apoio da empresa americana ExcelAire, dona do Legacy, ou mesmo da EMBRAER?

O SR. JORGE ANDRÉ FERNANDES CAVALCANTE - Não, não recebemos apoio nenhum. Por isso nos movemos... entramos com um processo. Várias optaram por entrar com um processo nos Estados Unidos para solicitar, sim, essas responsabilidades, exigir, sim, essas responsabilidades daquelas instituições, que são 3, no nosso ponto de vista: primeiro, a empresa ExcelAire, que é a proprietária do Legacy; segundo, os pilotos, porque foram negligentes e imprudentes — a ExcelAire, porque não deu o devido treinamento ou talvez não criou condições para o treinamento; terceiro, a Honeywell, fabricante do *transponder*. Aqui, entra aquele ponto que eu falei o tempo todo aqui. Como pode um equipamento anticollisão ser desligado involuntariamente para lembrar aquele profissional que aquele equipamento está desligado, colocando em risco. Ele poderia — só que fique registrado — ter matado um monte de pessoas, se ele tivesse em outra rota. Poderia. Concordam comigo? A única coisa que ele fez foi cumprir a rota... de ele ter colocado no controle automático, e foi.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está certo. Eu queria só que o senhor reafirmasse, o senhor já deixou isto. Essa ação que existe, de advogados americanos, foi movida em parceria com a Associação ou são outros parentes de vítimas?

O SR. JORGE ANDRÉ FERNANDES CAVALCANTE - Não, a Associação... Nós não damos assessoria jurídica para a contratação de profissional. É claro, como eu falei para vocês, um profissional — um advogado, um médico, um psicólogo, um



mecânico e um dentista — é uma escolha pessoal de cada família. Então, por ser isso, até tivermos — só para que o senhor saiba — um amplo debate sobre isso. Inicialmente, um grupo queria que a Associação contratasse, sim, orientasse as famílias; e outro grupo não queria. Eu fui a favor do grupo para não participar disso, porque traria uma responsabilidade muito grande para a minha pessoa. As pessoas iam achar que eu estava me beneficiando. As pessoas iam achar que eu estava tirando vantagem dessa situação. Por isso, quando o grupo votou e concordou que a Associação não teria, eu fiquei muito feliz, porque eu não quero esse tipo de responsabilidade para mim. Eu tenho mais o que fazer do que ficar fazendo isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Tá o.k. Só para o senhor responder, rapidamente, se concorda ou não. Na opinião de V.Sa. os advogados americanos têm razão sobre os erros de fabricação do *transponder* e sobre a possível ação criminosa e não culposa dos pilotos do Legacy?

O SR. JORGE ANDRÉ FERNANDES CAVALCANTE - Sim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Tem razão.

É possível que informações oficiais sobre eventuais laudos ou relatórios, produzidos sobre alguns acidentes — alguns foram realizados por uma instituição canadense — entre o avião da Gol e o Legacy tenham vazado?

O SR. JORGE ANDRÉ FERNANDES CAVALCANTE - Eu desconheço; eu não soube desse fato.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nós já ouvimos algumas — e esta é a última pergunta que lhe faço, até porque a sua explanação foi muito completa em relação aos posicionamento. Mas, de novo, tratando sobre esse tema da possibilidade aí de que existam advogados inescrupulosos, ou, enfim, pressões que os familiares das vítimas têm sofrido em relação aos processos, às indenizações, com os mais diversos objetos. Temos recebidos várias denúncias e informações sobre esses temas.

É verdade que está havendo esse assédio por parte de advogados e de instituições sobre os parentes das vítimas?

O SR. JORGE ANDRÉ FERNANDES CAVALCANTE - Eu falo por mim. Até a escolha do advogado, eu ouvi mais de 10 escritórios de advocacia; optei por um. Então, eu não falo pelos demais. Mas, sim, pela minha experiência. Tivemos



escritórios americanos, tivemos alguns representantes, que se faziam ser representantes, tentando até vender esse tipo de serviço no Brasil. Não cabe a mim julgar esse fato. Eu não vou julgar esse fato. Eu optei, escolhi o escritório que representasse o meu familiar. A partir daí, era livre escolha das famílias.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A associação não dá orientação alguma inclusive com relação a isso?

O SR. JORGE ANDRÉ FERNANDES CAVALCANTE - Não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. E a última pergunta: a Ordem dos Advogados do Brasil tem oferecido algum tipo de orientação para as vítimas sobre como devem proceder profissionalmente, e qual o limite ético das ações dos seus filiados?

O SR. JORGE ANDRÉ FERNANDES CAVALCANTE - Eu falo por mim, de novo. Eu nunca recebi a ligação da Ordem dos Advogados do Brasil. E vocês sabem que eu estou há 8 meses em busca, em luta, buscando informações, buscando os nossos direitos, e até hoje eu nunca recebi essa ligação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Tá o.k., Sr. Presidente. Esses eram os meus questionamentos, agradecendo ao Sr. Jorge Cavalcante pelas perguntas aqui respondidas. Acho que você acabou respondendo a todos os questionamentos que haviam sido apresentados.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Antes de passar a palavra ao nobre Deputado “Jorge” Thadeu, autor do requerimento... (*Risos*). Geraldo Thadeu. Eu gostaria que o depoente, Sr. Jorge André — ele já disse que não sabe quantas famílias ele representa —, que ele pudesse consultar na sua associação, para a gente poder ter um número exato. Porque, honestamente, quando nós o convocamos supúnhamos que fosse uma associação representativa da maioria das famílias vitimadas. Se ele diz que são trinta e poucos familiares, devemos supor que cada família dessa acidentada deva ter 1, 2 ou 3 familiares por pessoa acidentada. Então, reduziria muito o número do que... Isso não julgo impeditivo do seu depoimento, da sua participação. Mas quero que fique claro para a Comissão quem efetivamente ele está representando, para que a Comissão tenha a dimensão exata da sua representatividade.



Enquanto os outros membros associados estão computando, passo então a palavra ao nobre Deputado Geraldo Thadeu por 15 minutos. E vou avisar aos Srs. Parlamentares que vou cumprir rigorosamente o tempo acordado entre todos. Serei capaz de desligar o som, porque é muito constrangedor para mim ter que exceder o tempo, e aí um acha que cedeu mais para um, outro acha que cedeu mais para outro. E a gente cumprindo rigorosamente o tempo não tem nenhum problema. Então, começa às 15h e termina às 15h15.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Sr. Presidente, estou com a palavra?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. está com a palavra. Pode falar.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Parlamentares, senhor depoente... Sr. Presidente, estamos notando que existe aí, talvez, uma questão até entre mesmo os familiares de vítimas, da própria Associação. Tínhamos a idéia de que realmente, como V.Exa. colocou, que essa Associação representava praticamente a totalidade dos familiares. Acredito que o Sr. Jorge André fez um relato amplo aqui sobre o relatório da Polícia Federal, sobre o relatório do Tribunal de Contas. Até, com toda liberdade; colocou aqui as angústias, o que realmente... todos os problemas que eles enfrentam. E acredito que as perguntas do Relator foram suficientes. Estou aqui cumprindo, como autor do requerimento que convocou o Sr. Jorge para que prestasse aqui os esclarecimentos. E fico satisfeito com todo o questionamento. E não tenho mais perguntas a realizar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, nobre Deputado Geraldo Thadeu. V.Exa. se dá por satisfeito com os questionamentos que foram feitos pelo Relator. Então, vou passar ao primeiro inscrito da lista, o nobre Deputado Eduardo Cunha, que tem a palavra por 10 minutos, começando às 15h02 e terminando às 15h12.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sras. e Srs. Deputados, senhor depoente, eu o cumprimento e agradeço a presença. Sr. Presidente, estamos aqui conversando entre nós, membros da CPI aqui presentes e inscritos, e tomamos um posicionamento conjunto todos nós. Nós realmente não vamos mais proceder à inquirição. Vamos pedir que V.Exa. encerre a oitiva,



agradecendo a cooperação que o Sr. Jorge possa ter dado a todos nós. Mas, como não há uma representatividade das famílias num número que possa ser considerado realmente relevante, vamos propor em requerimento conjunto uma audiência pública, aberta e divulgada, para que todas as famílias aqui estejam presentes, possam ser ouvidas. Porque já há, já começam a ter vários tipos de problemas, inclusive de divergência. Acho que não nos cabe entrar. Efetivamente, achamos que está extrapolando o ponto que é o ponto que temos que abordar. Então, para que todas as famílias... Queremos ouvir as famílias, queremos ajudar as famílias, dar assistência à família e cobrar, inclusive, essa funcionária da ANAC que disse, segundo um familiar me informou aqui, no dia do acidente: *“Gente, vocês são inteligentes, o avião cai a 800 quilômetros por hora, 11 mil metros, o que esperam? Corpos inteiros?”* Esse tipo de atitude nós não queremos. Nós queremos ouvir isso das famílias. Realmente, se não conseguiram, ou não tiveram a condição política ou de qualquer razão, se agrupar numa representatividade que possa realmente falar por elas, que abramos, que possamos abrir a todos, inclusive as que estão representadas pelo Sr. Jorge. E a gente assim possa promover esse debate. Então, como sou o primeiro, estou representando todos os que estão inscritos, que estão abrindo mão da sua inscrição e pedindo a V.Exa. que encerre a oitiva.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, nobre Deputado Eduardo Cunha. Este é o pensamento da Comissão. Eu gostaria de agradecer a presença do depoente. Espero que ele não tome isso como nenhum constrangimento que a Comissão lhe quis impor. Mas simplesmente porque, para a gente ouvir aqui o presidente de uma associação de vítimas dos familiares do acidente trágico que houve no Brasil, de 154 famílias, e não ser um número representativo pelo menos da metade, ou mais da metade dessas famílias, não seria representativo para nós. E sim como familiares de vítimas. Aí, vamos convocar, convidar todos para virem a esta Comissão, onde faremos uma sessão aberta, como sugeriu o nobre Deputado Eduardo Cunha. E todas as famílias — nenhuma será excluída, inclusive as que já estiveram aqui hoje — serão convidadas também para comparecerem e darem a sua versão, a sua visão desse problema tão grave que está acontecendo no nosso País. Sendo assim...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Também queria, Sr. Presidente, antes de o senhor encerrar...

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

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... só anunciar aqui que estamos abertos para receber também contribuições individuais pela Internet, ou correspondências que possam ajudar nos trabalhos desta CPI. Então, abrir também essa possibilidade.

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

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos, antes convocando os Srs. Deputados para a próxima reunião ordinária, a realizar-se amanhã, dia 1º de junho, às 9h, no Plenário 5 do Anexo 2.

Está encerrada a presente reunião.