



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: 1085/07 | DATA: 31/7/2007 |
| INÍCIO: 11h22min | TÉRMINO: 14h43min | DURAÇÃO: 3h21min |
| TEMPO DE GRAVAÇÃO: 3h09min | PÁGINAS: 90 | QUARTOS: 38 |

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Superintendente de Empreendimentos de Engenharia da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO.

SUMÁRIO: Tomada de depoimento.

OBSERVAÇÕES

Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.
Há termos inaudíveis e ininteligíveis.
Grafias não confirmadas: Comandantes Arres; Marcos Sagner; Marcugio.
A reunião foi suspensa.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Está aberta a 32ª reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800, da Gol (vôo nº 1907), e um jato Legacy, da América ExcelAire, com mais de uma centena de vítimas.

Foram distribuídas aos membros presentes as súmulas das correspondências recebidas, cujos originais estão à disposição de V.Exas. na Secretaria da Comissão.

Esta reunião ordinária foi convocada para a tomada de depoimento dos Srs. Armando Schneider Filho, Superintendente de Empreendimentos de Engenharia da INFRAERO, às 11h; do Tenente-Brigadeiro-do-Ar José Carlos Pereira, Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO, às 15h; e José Eduardo Batalha Brosco, piloto da TAM Linhas Aéreas, às 18h.

Em primeiro lugar, gostaria de fazer um comunicado a V.Exas. Havia sido convocado para hoje, às 9h, o depoimento do Presidente da Pantanal Linhas Aéreas. Mediante atestado médico enviado, ontem, por esse convocado, o atestado médico dizia que ele está impossibilitado por 60 dias de exercer as atividades profissionais.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Um momento, Deputado, deixe-me acabar as comunicações. Depois, V.Exa. fala.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Pois não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Em primeiro lugar, esse atestado médico, de cujo teor só tomei conhecimento hoje cedo, não tem um relatório médico e não fala que ele não está apto a comparecer a esta Comissão, mas apenas que ele não está apto a exercer atividades profissionais. O código utilizado no atestado é código de estresse. Sessenta dias. Eu mandei distribuir a cópia aos Srs. Parlamentares do atestado médico. Atestado médico, estresse por 60 dias parece-me um pouco descabido.

Sendo assim, a Presidência tomou a seguinte deliberação: remarcou a oitiva do Sr. Presidente da Pantanal para a próxima terça-feira, às 14h, e está solicitando à Polícia Federal a condução coercitiva para a oitiva nesta Comissão. Ao mesmo



tempo, vai pedir ao Departamento Médico da Câmara dos Deputados que faça um relatório médico para substanciar e, se for o caso, determinar representação contra o médico que forneceu o atestado.

Em segundo lugar, gostaria de fazer um comunicado que muito nos comove: o Presidente desta Comissão Parlamentar de Inquérito, Deputado Marcelo Castro, que retornou na quinta-feira passada, estava em Brasília, sofreu uma crise de diverticulite e está, neste momento, internado na Casa de Saúde Santa Lúcia, em Brasília, no apartamento 218, onde deverá permanecer no curso desta semana.

Em primeiro lugar, os nossos sentimentos de que ele possa ter o seu pronto restabelecimento, que ele possa estar aqui presente, conduzindo os trabalhos desta Comissão, como sempre ocorreu. Ele pediu-me que continuasse no exercício da Presidência no curso desta semana. Honra-me poder estar aqui substituindo-o, mas ao mesmo tempo lamento profundamente os motivos pelos quais S.Exa. aqui não está.

Demos ciência a S.Exa. de todos os atos que vamos praticar nesta semana e S.Exa. se manifestou plenamente de acordo com todos os atos e atitudes desta Comissão nesta semana.

Terceiro comunicado a V.Exas., antes de chamar o depoente, é para dizer que estão chegando...

(O Sr. Presidente faz soar as campainhas.)

Eu gostaria que o Plenário nos permitisse fazer os nossos comunicados. Se houver alguém necessitando que a gente espere, para que acabe as conversas, nós podemos aguardar. Obrigado.

Terceiro comunicado é que está chegando, já chegaram alguns documentos da Aeronáutica aqui, o prazo deveria ter sido até ontem ou o fim do dia, mas como o ofício foi endereçado ao Comandante da Aeronáutica e ele não estava ontem para assinar, à medida que ele está assinando, estão chegando aqui. Já chegaram as transcrições dos áudios das conversas dos pilotos do voo 3054 com os controladores, no dia do acidente, na hora do acidente. Já chegaram várias respostas da Aeronáutica. Ainda não chegaram as transcrições nem o áudio da caixa-preta, mas me prometeram que até às 12h aqui estariam. Tão logo cheguem, vou fazer uma proposição de como esta Comissão deverá analisar ou se conduzir



em função daquilo que existe. Peço aos nobres companheiros que tenham a paciência de aguardar a chegada, para que, em cima do fato concreto, a gente tomasse o posicionamento.

Dito isso, Deputado Carlos Willian, V.Exa. pediu questão de ordem?

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, já foi respondido por V.Exa. na conclusão do seu raciocínio.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O.k. Por isso que eu sempre peço para aguardar.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Fernando Gabeira.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Presidente, sobre a ausência do Presidente da Pantanal, eu queria fazer a seguinte observação. O que nos interessa basicamente no caso da Pantanal é o acidente anterior, ou o evento, como diz a Aeronáutica, anterior ao acidente. Não seria conveniente, em função dessas circunstâncias, nós chamarmos para depor aqui o piloto, que teria, eventualmente, muito mais informações para dar?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Da nossa parte não há nenhum problema. Mas, para isso, é preciso ter um requerimento nominando-o e sendo votado aqui. É uma das intenções da Presidência fazer uma reunião deliberativa amanhã pela manhã, às 9h.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Quem é o autor do requerimento?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Se não me engano, foi a Deputada Luciana Genro.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Quem?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Acho que foi a Deputada Luciana Genro.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Vou tentar negociar com ela, então.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Só que aí, agora, nós temos um segundo problema, Deputado Gabeira. A gente não pode deixar que a



Comissão... Porque de qualquer maneira, o Presidente da Pantanal, assim como os Presidentes das companhias aéreas, haviam sido convocados para falar sobre a crise aérea. A gente não pode deixar esta Comissão, de uma certa forma, ser desrespeitada pela forma, ou com fatos que sejam fatos que não são verdadeiros ou que demandem a gente ter um tipo de tratamento. Eu não teria nada a me opor se houvesse um contato da Pantanal dizendo que não teria nada a acrescentar se a gente poderia... E, numa proposição, trazer à Comissão para a Comissão deliberar. Agora, nós estamos em uma situação que se a Comissão recua, cria uma fragilidade para a Comissão que, no meu entender, não é bom. Mas, se V.Exas. entenderem, eu me submeto sempre à decisão da maioria.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - A proposta não é de recuo. A proposta é de buscar eficácia no que nós estamos querendo, ouvindo o piloto que tem informações.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não. A eficácia ... Não tem uma coisa com a outra. Eu só não gostaria do recuo para não enfraquecer.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Primeiro o Deputado Vic, depois a Deputada Solange.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Deputado Gabeira, se o Presidente me permite, esse requerimento da Deputada Luciana Genro inicialmente era convocando o piloto, os comandantes, só que nós não sabíamos os nomes. Nós não tivemos acesso aos nomes. E, por isso, nós, no mesmo requerimento, Presidente, ...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Foi trocado com o nome do Presidente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ... nós trocamos e colocamos o nome que nós sabíamos do Presidente da Pantanal. Só que ele entrou agora em um processo de estresse e ele só estará disponível daqui a 60 dias.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Parece que é "cepeisite".

Com a palavra a Deputada Solange Amaral, logo em seguida passo ao Relator.



A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Sr. Presidente, só para agregar, eu acho que não substitui, mas eu acho que é para agregar que o piloto venha. V.Exa. tem toda razão. Imagina se daqui a pouco também o piloto manda atestado médico, isso ou aquilo!

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Cada um pode até ficar doente, o que não pode é...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Presidente, V.Exa. tem toda razão, a idéia, que eu acho também que é a que o Deputado Gabeira traz, é de agregar. É que venha o Presidente da Pantanal e que venha o piloto, até a tripulação, não só o piloto, outras pessoas, como o co-piloto, ele não deveria estar sozinho ali, agregar. Identificarmos esses nomes e pedirmos, sim, que venham.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Vou passar a palavra ao Relator para encerrar esta fase de debate informal aqui.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu quero até ressaltar, quero reforçar e reafirmar a posição do Deputado Eduardo Cunha, o Presidente, em relação a este tema. Porque os outros presidentes, das companhias maiores, estiveram nesta CPI, depuseram, falaram sobre suas impressões em relação também à crise vivida no setor aéreo. Havia uma previsão de convocação do Presidente da Pantanal, anteriormente, para falar inclusive sobre a crise, sobre as suas impressões. Um dos temas que queremos tratar, e estamos tratando nesta CPI, é o tema, enfim, do duopólio, da possibilidade de se criar regras que permitam que outras, que as empresas menores tenham acesso melhor ao sistema, possam participar mais também das linhas mais rentáveis, mais lucrativas.

Então, eu diria que não há nada que justifique o Presidente da Pantanal não vir a esta CPI e não prestar depoimentos. Eu não estou aqui entrando no mérito da sua doença, do atestado médico que aqui foi apresentado. Agora, essa coisa de estresse... Na verdade, estressados estão os usuários do sistema de transporte aéreo brasileiro com essa quantidade de atrasos e com essa crise quase que permanente no sistema. Quero reafirmar aqui: acho que tem que mandar o Departamento Médico da Câmara analisar essa situação, produzir um laudo, subsidiar e tomar todas as medidas que forem necessárias para que o Presidente da



empresa Pantanal esteja aqui na próxima terça-feira, inclusive se utilizando da Polícia Federal, se assim for o caso, para garantir a sua presença.

Então, eu quero concordar, reafirmar esse seu posicionamento. E fazer um apelo ao Presidente da Pantanal. A CPI aqui não tem causado nenhum constrangimento. Ele virá aqui na posição de quem vai contribuir com o debate, com as discussões, contribuir, enfim, com a CPI para superar essa crise que nós estamos vivendo no setor aéreo brasileiro.

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

Passada a fase inicial, convido o Sr. Armando Schneider Filho a tomar assento à mesa.

Antes de passar a palavra ao depoente, peço a atenção aos presentes para os procedimentos que vamos adotar. O tempo concedido ao depoente será de 20 minutos, não podendo ser aparteado. Os Deputados interessados em apartear-lo deverão inscrever-se previamente. O Relator disporá do tempo que for necessário para suas interpelações. O autor do primeiro requerimento aprovado terá o prazo de 15 minutos para fazer as suas interpelações, computado nesse tempo o prazo para as respostas do depoente. Cada Deputado inscrito terá o prazo de 10 minutos para fazer suas interpelações, computado nesse tempo o prazo para as respostas do depoente.

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

Vou pedir aos nobres colegas que, em função da saída do depoimento do Presidente da Pantanal, com o objetivo de ganhar tempo, eu tomei iniciativa ontem, consultei o Relator, que aquiesceu, e convoquei o comandante da TAM que fez o pouso no dia anterior e que deu até uma entrevista ao *Jornal Nacional* reclamando das condições daquele pouso. Então, para que a CPI ganhasse tempo, marquei para após o Presidente da INFRAERO, que vai estar em seqüência a ele. Então, nós teremos um dia bastante agitado e sem hora.

Para facilitar o nosso trabalho, seria de bom alvitre que pudéssemos ser, pelo menos no início, agora, tentarmos ser o mais céleres possível, todos nós, até não



ocupando o tempo. Ainda tem o Presidente da INFRAERO e o comandante. Senão a gente vai acabar não fazendo o depoimento do comandante hoje. E determinamos à TAM que tirasse ele de escala. Enfim, deu muito estresse isso ontem à noite para que ele pudesse estar aqui hoje.

Peço a colaboração a vocês para que tentássemos ouvir esses 3 depoimentos hoje, para mostrar à sociedade que a CPI realmente está trabalhando, como está trabalhando, para tentar trazer o mais rápido possível todos os envolvidos no acidente.

Amanhã já vamos ter uma limitação, porque começam os trabalhos na Casa. Terá Ordem do Dia e, conseqüentemente, o nosso tempo de trabalho será diferente do de hoje. Então, peço a colaboração.

Com a palavra o Sr. Armando Schneider. V.Sa. dispõe de até 20 minutos para sua exposição inicial. Se necessitar, solicite, por gentileza, extensão.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Exmo. Sr. Presidente, Sr. Relator, Srs. Deputados, em primeiro lugar, eu, como brasileiro, como cidadão, venho lamentar profundamente esse acidente em que se perdeu vidas. Mas, ao mesmo tempo, teremos que ter a sabedoria para utilizar o que aconteceu para evitar fatos futuros. Eu acho que, e tenho plena convicção, que a gente tem que aproveitar até as desgraças para tirar um proveito, para tirar um ensinamento para evitar que elas voltem a ocorrer. Eu queria falar um pouco da minha história em breves palavras. Eu estou na INFRAERO há mais de 30 anos, sou gaúcho, sou engenheiro civil, formado pela Universidade de Brasília, sou piloto privado, de forma que eu tenho algum conhecimento acumulado durante a minha vivência, durante a minha experiência como funcionário da INFRAERO. Eu estou aqui na condição de convocado. Me sinto honrado com isso. Se puder contribuir para que possa esclarecer algum ponto obscuro, estou aqui na condição de técnico que sou e gostaria de responder todas as perguntas que me forem formuladas com a maior serenidade e com a maior tranquilidade com que sempre tratei e pautei a minha vida. Não estou habituado a vir a uma platéia desse tamanho. Gostaria de pedir escusas se, por acaso, eu demonstrar um certo nervosismo, o que é natural. Mas, de qualquer forma, me coloco à disposição dos senhores, me coloco à disposição dos senhores jornalistas, me coloco à disposição da sociedade brasileira. Para qualquer lugar que eu for



convocado irei, darei o meu testemunho e tentarei transmitir o que eu conheço, o que eu aprendi e o que eu executei durante a minha vida inteira. Conheço bastante Congonhas. Lá, fui superintendente por certo tempo durante a minha vida na INFRAERO. Sei que é um aeroporto difícil. Sei que é uma pista difícil. Todos sabemos. Acredito que as autoridades que definem o *mix* de aeronaves que passam por Congonhas têm plena consciência de que isso é possível. Já ouvi alguns comentários: “*Ah, não se pode operar com A-320, em Congonhas, ou com o Boeing 737*”. Eu acho que o problema de Congonhas não é, no momento, a pista. A pista foi corrigida. Os problemas que a pista apresentavam num passado bem recente era o problema de acúmulo de água. Para isso, a INFRAERO investiu e corrigiu as declividades longitudinais e transversais, trazendo as condições da pista de pouso do aeroporto de Congonhas dentro dos mais rigorosos padrões de qualidade e aceitabilidade para uma pista. Além do mais, além do que foi feito, a INFRAERO teve a felicidade, digo felicidade porque depois dos acontecimentos fomos condenados imediatamente sem que se aguardassem as conclusões das investigações que estão em curso até hoje. Como engenheiro, volto a afirmar: a pista do aeroporto de Congonhas atende plenamente às condições de segurança. A primeira coisa que eu ouvi no momento em que nós abrimos a pista foi: “*Ah, a pista foi aberta sem as ranhuras*”. Sim, foi aberta porque as ranhuras são importantes em determinadas condições de utilização. O famoso *grooving*, que hoje é uma palavra bastante falada em nosso País, é um simples complemento de pista em condições de excesso de água na pista. O que não ocorreu nem no acidente da Pantanal, o incidente da Pantanal e o acidente, do dia seguinte, com o avião da TAM. Dito isso, eu queria devolver a palavra — se é assim o termo que é usado nesta Casa — ao Sr. Presidente para que as perguntas, com certeza, inteligentes, sejam a mim dirigidas pelos Deputados que compõem esta Comissão e os que compõem esta douta platéia. Obrigado.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, só para registro. Só identificação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Gustavo Fruet.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Com todo respeito, seja bem-vindo. Só para perguntar se é advogado do Dr. Armando.



O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não. O companheiro que está ao meu lado não é advogado. É engenheiro, como eu. É meu assistente direto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Ele me pediu. Como tem sido praxe a gente deixar que fiquem assessores, desde que eles não falem, porque não estão convocados, nem regularmente. Não é advogado. Se fosse, eu exigiria a qualificação no termo, como acompanhante.

Com a palavra, para as inquirições, pelo tempo que for necessário, o Sr. Relator, Deputado Marco Maia.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, pela ordem, antes. Eu acho que o Plenário da CPI gostaria de saber quem é o acompanhante do Dr. Armando Schneider.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Pode falar.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Bom, o cidadão que está ao meu lado chama-se Mário Jorge Moreira. É engenheiro da INFRAERO, meu colega, e eu pedi que ele me acompanhasse e pedi a aquiescência do Sr. Presidente para que, num momento desses, de pressão, eu possa ter um lapso, um esquecimento de algum fato. Eu pedi a ele que me ajudasse. Permanecerá calado. No máximo, me dirá alguma informação que eu possa precisar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Carlos Willian, tem sido praxe nossa permitir que qualquer informação possa nos ser prestada, desde que a responsabilidade da informação seja do depoente sob compromisso.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Tudo bem, Sr. Presidente. Nós concordamos. Só queríamos saber quem o estava acompanhando.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O.k. Estou só esclarecendo a V.Exa. que foi uma praxe e não teria a razão de fazer diferente hoje.

Deputado Marco Maia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Bom-dia Sr. Presidente, bom-dia Sras. e Srs. Deputados e Deputadas, bom-dia a todos e a todas presentes neste plenário, bom-dia Sr. Armando Schneider Filho, Superintendente de Empreendimentos de Engenharia da INFRAERO.



Em primeiro lugar, agradeço a V.Sa. a presença nesta audiência da Comissão Parlamentar de Inquérito da Câmara Federal, que foi constituída com o propósito de investigar a crise do setor aéreo brasileiro. Lamentavelmente, uma nova tragédia aérea de grandes proporções veio a ocorrer no último dia 17 no aeroporto de Congonhas, em São Paulo, com o Airbus A-320, da TAM, que vitimou cerca de 2 centenas de pessoas.

Desde a ocorrência desse segundo acidente, os trabalhos desta Comissão focaram-se na busca das causas e das responsabilidades também dessa tragédia, bem como na sua relação causal com o objeto desta CPI. Assim, sua convocação, considerando o cargo que ocupa, justifica-se pelo fato de que as condições físicas da pista principal do aeroporto de Congonhas recém-reformada está apontada entre os fatores que podem ter contribuído decisivamente para o maior acidente aéreo da história da aviação civil brasileira.

Por certo, seu depoimento poderá nos elucidar dúvidas e esclarecer fatos sobre as reais condições em que a nova pista principal de Congonhas foi liberada para operação poucos dias antes do fatídico acidente.

Antes, porém, de iniciar os meus questionamentos sobre as obras nas pistas de Congonhas, peço a V.Sa. que possa nos falar aqui, de forma muito breve, qual a sua experiência nessa área de engenharia aeroportuária.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu me formei em Engenharia Civil na Universidade de Brasília, em 1981, e desde então milito na área de engenharia, e a minha especialidade sempre foi cálculo e construção de partes e pistas de aeronaves.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor está há quanto tempo mesmo na INFRAERO?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Na INFRAERO, eu, inicialmente, passei 27 anos na empresa. Entrei em 1974 como Fiscal de Pátio, aquela pessoa que funciona com uma lanterna ou com uma raquete estacionando avião e de lá fui promovido a Supervisor de Aeroporto. Passei no vestibular de engenharia e trabalhava à noite e estudava de dia na UnB. De 81 para cá, excelência. Então, fiquei 27 anos inicialmente na INFRAERO. Em seguida, por problemas pessoais meus, eu estava longe da minha família em São Paulo e resolvi aderir a um plano de



demissão incentivada e me retirei da empresa durante 5 anos. Com a ascensão ao cargo de Presidente do atual Presidente, Brigadeiro José Carlos Pereira, ele me convidou a assumir esse honroso cargo que hoje eu atuo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Os meus questionamentos a V.Sa. agora serão sobre o contrato das obras da reforma das pistas principal e auxiliar do aeroporto de Congonhas.

V.Sa. poderia nos relatar qual o objeto especificado no contrato da reforma das pistas do aeroporto de Congonhas e qual a empresa ou as empresas responsáveis pela execução do contrato?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Pois não. O objeto do contrato aqui diz: *“Contratação em caráter emergencial dos serviços de execução de obras de recuperação da pista de pouso principal do Aeroporto Internacional de Congonhas em São Paulo, São Paulo”*. Inicialmente, na obra que está hoje em curso para o terminal de passageiros, 4 consórcios participaram dessa licitação. Isso foi anterior à minha chegada, a volta à INFRAERO, vamos dizer assim. Eu já cheguei e encontrei a obra em andamento. Foi incluído nesse mesmo pacote a reforma da pista auxiliar, que era a pista que naquele momento da contratação se mostrava em condições precárias, em condições seguras, porém necessitando uma atuação imediata. E isso foi feito. O que não se pode — queria só adentrar um pouco —, que a gente não pode dissociar quando se pensa em uma pista do aeroporto de Congonhas ou do aeroporto de Guarulhos, não pode ser pensado dissociado, até de Campinas. Por quê? Porque a partição do tráfego ou a utilização, no caso de necessidade, do aeroporto de Guarulhos, mais por Congonhas, que são vôos de menores portes em Congonhas, é patente. Isso que eu queria deixar claro. Com relação às empresas, quando foi já nos idos de 2006, começou-se a notar que a pista principal, que foi objeto dessa reforma e dessa licitação, a qual eu li para o senhor o objeto,...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - ... já carecia de uma intervenção mais severa. Mas preocupou-se muito porque iniciava-se o período chuvoso e a INFRAERO, de uma maneira geral, resolveu fazer um trabalho para passar o período chuvoso naquela época, que seria uma texturização, a volta do atrito da pista que já estava descendo para condições seguras de operação, aguardando que



a licitação dessa recuperação, dessa intervenção mais forte na pista fosse executada. Em função da necessidade, em função da urgência, decidiu a diretoria da INFRAERO que ao invés de se lançar uma licitação, porque a licitação anterior que englobava torre de controle e pista havia sido abortada pelo órgão de controle externo do TCU, em função de alguns equívocos apontados pelo TCU, e a necessidade, a urgência que se precisava... E hoje no nosso País, infelizmente, nós sabemos o dia em que uma licitação começa, mas não sabemos o dia em que acaba. Em função de impetração de empreiteira contra empreiteira, ou seja, fica uma situação complicada. A INFRAERO, a diretoria da empresa resolveu assumir, tomou para si bancar o convite dos 4 consórcios que participaram da licitação original a apresentarem preços a partir de uma planilha feita pela INFRAERO. Dos 4 consórcios convidados, somente 2 apresentaram preço, outros 2 se recusaram — recusaram não —, alegando não disponibilidade de tempo, de pessoal e equipamento não teriam condição de em seguida fazer aquela obra e assumir, porque a obra, isso era em abril, a obra se iniciaria em 14 de maio, como assim foi feito. É isso que eu tinha a dizer.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E qual foi a empresa que venceu?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - É um consórcio formado pela empresa OAS e construtora Galvão, hoje. E o outro consórcio que apresentou preço foi um consórcio liderado pela empresa Queiroz Galvão, que deu um preço muito acima.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - E foi escolhida essa empresa que está lá em função inclusive de... Porque ela já estava instalada no canteiro. Congonhas tem espaço muito pequeno para que se coloque uma segunda ou uma terceira empreiteira dentro. Os senhores conhecem Congonhas e sabem a exigüidade de espaço que tem para colocar um canteiro de obras lá dentro. Inclusive nós negociamos com esse consórcio ganhador, inclusive a diminuição de valores, no caso de mobilização, porque eles já estavam mobilizados lá dentro. Então, nós fizemos uma negociação, inclusive para reduzir esse preço que ela apresentou originalmente. Caiu de 20 milhões e 900 para em torno de 19 e 900.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. E quem é que elaborou o projeto executivo da reforma nas 2 pistas do aeroporto de Congonhas?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - A pista original foi, a pista auxiliar, digo melhor, já foi no pacote de obras, e os 2 projetos foram elaborados pela empresa Planorcon.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Planor?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Planorcon.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Planorcon.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Exatamente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Nas especificações técnicas do contrato há alguma exigência por parte da INFRAERO no sentido de dotar a pista principal ou mesmo a auxiliar de algum recurso tecnológico ou físico que auxilie as manobras das aeronaves, considerando que ambas as pistas são curtas e sem área de escape?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Com certeza. Nós seguimos todas as orientações e todas as normas previstas pela ICAO, a organização da aviação civil internacional, e das normas já existentes do antigo DAC, hoje da ANAC. Nós, com certeza, durante o projeto e durante a execução, nós obedecemos todos os ditames preconizados pelos órgãos nacionais e internacionais.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quem é o gestor desse contrato por parte da INFRAERO?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - O gestor é o... Bom, o gestor do contrato, se não me falha a memória, é o engenheiro Ernesto Camarço. O Ernesto é o fiscal ... Ah, desculpa, está me dizendo aqui, o gestor é o engenheiro Mário Jorge, aqui do meu lado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ah, você é o gestor da...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - É o gestor, pela própria função dele, que é o chefe da área de empreendimentos e o fiscal do empreendimento é o engenheiro Ernesto, que reside em São Paulo e é o gerente da obra, foi o gerente dessa intervenção específica da obra principal.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Quando é que o contrato foi assinado?



O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu tenho aqui. Foi assinado já em 11 de maio, Deputado, para a obra iniciar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E quais são os prazos previstos no contrato para as entregas parciais e final do objeto contratado? E qual a situação atual do cronograma?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Existe um cronograma de obras em que se previa, inclusive fez parte e está contido no termo de ajuste de conduta com o Ministério Público de São Paulo, que inicialmente a pista principal ficaria fechada para qualquer operação durante 45 dias. Embora o contrato durasse 135 dias no total, tinha as obras complementares a serem feitas, inclusive depois da cura do pavimento, da cura do concreto, as ranhuras, o *grooving* seria executado, o que já está acontecendo agora, depois dos 30 dias iniciais para que o pavimento seja curado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E a previsão é encerrar tudo isso quando?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - O *grooving* está sendo... O contrato vai até 28 de setembro. O *grooving* está sendo executado, nós contratamos... Já fazia parte do contrato, são 2 empresas que estão executando. Nós estamos fazendo no horário de interdição do aeroporto. Então, ele está sendo iniciado a partir das 23h e encerra-se às 6h da manhã, quando o aeroporto volta a operar. Está sendo feito no horário de interdição. Não está sendo feito durante o dia, que a pista já está reaberta ao tráfego.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Só para contribuir, Sr. Relator. Ela está aberta agora? Já está sendo usada?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor. Ela foi aberta, Deputado, na sexta-feira passada, ao meio-dia da sexta-feira passada.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quem atestou o recebimento, mesmo que parcial, da pista auxiliar e da pista principal?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Bom, na realidade, o que aconteceu foi o seguinte: no dia em que... Já me perguntaram se havia uma homologação. Não. Homologação de pista não há. Existe homologação numa pista nova, numa



pista recém-construída. Lá foi uma manutenção, uma reforma. Então, não careceria de um documento de homologação. O que aconteceu...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O que o senhor está dizendo é baseado na lei?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ou é uma interpretação?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Interpretação minha.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É uma interpretação?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - De que uma pista que tenha sido reformada não necessita de homologação oficial?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu estou dizendo isso da minha experiência, porque durante essa minha vida toda em que eu recuperei pistas...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mesmo uma recuperação que tenha mexido em toda a estrutura da pista?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor. Não é do meu conhecimento que tenha algum artigo, em qualquer lei, que me defina que tenha que haver uma homologação formal. O que aconteceu no dia da abertura — era o dia em que vencia o NOTAM. Findava-se, naquele momento, os 45 dias previstos da construção... da reforma e reconstrução da pista. Naquele dia, por volta de umas 9h da manhã...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não é estranho o fato de que uma pista que tenha sido totalmente reformada, inclusive com a troca da camada asfáltica,...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Com certeza.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... não tenha que ser homologada novamente, medida a porosidade, enfim, a pista toda,...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, isso foi feito. Isso foi feito.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... e ter a homologação oficial dessa pista para o seu funcionamento?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, eu quero até pedir escusas ao senhor e aos demais Srs. Deputados. Eu desconheço algum rito formal de liberação de pistas nessas condições.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Voltando à questão do senhor: o que foi feito? Na manhã do dia 28 de junho, compareceram ao aeroporto 2 técnicos da ANAC e, na minha companhia, na companhia do engenheiro Mário Jorge e dos demais membros da equipe que trabalhava na pista, fizemos uma inspeção visual em toda a pista, percorremos a pista de cabeceira a cabeceira. Uma hora antes da abertura, ou seja, às 11h da manhã desse dia, passamos um equipamento chamado MuMeter, que é o que mede o grau de atrito do pavimento e esse se mostrou dentro do desejado. Uma pista, no momento em que você acaba a intervenção de reconstrução da capa, tem uma tendência de, à medida que o tempo passa, à medida que vão sendo expostos agregados, ela tende a subir o seu atrito e isso está ocorrendo. É claro que, depois, com a utilização intensa pelo tráfego e pela deposição de borracha, ela volta a decrescer de novo. Mas, durante esse período todo, semanalmente, nós fazemos em Congonhas... Depois que o aeroporto é interditado, passamos esse equipamento MuMeter e, até este presente momento, não vimos nada e nenhuma coisa que nos preocupasse em relação a atrito. Eu queria só falar um pouco do MuMeter. É um dos equipamentos utilizados para medição de atrito. Esse equipamento é um equipamento que percorre a pista nos 2 sentidos. Nós fazemos normalmente a 3 metros de cada eixo da pista, de um lado e do outro. E ele simula inclusive uma lâmina d'água da ordem de 1 milímetro da água. Ele não é feito com pista seca, justamente para analisar... Eu tenho aqui, se os senhores quiserem depois, as análises. O que o MuMeter faz é um gráfico mostrando as condições.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Essas são as análises do dia?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor. Isto aqui foi feito...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Do dia da inauguração?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Isto aqui foi feito no dia 18/07. No dia seguinte ao acidente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ah, no dia seguinte ao acidente.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor. No dia seguinte ao acidente.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas você não tem aquelas informações no dia da inauguração?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Tenho, tenho, da abertura original.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Da abertura original.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Nós fizemos no dia da abertura original e fizemos a mesma..., passamos o mesmo equipamento no dia da abertura dessa última..., depois do acidente, porque passamos 10 dias fechada a pista. Nesse dia, 11h da manhã, antes de reabrirmos ao tráfego, foi passado MuMeter na pista inteira. Então, esse MuMeter realmente é um equipamento que traduz exatamente as condições de atrito da pista. E ele, como eu já disse para o senhor, ele é feito simulando uma lâmina d'água, ou seja, colocando uma condição pior de atrito, que seria uma pista com uma lâmina d'água de 1 centímetro.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Mas o senhor não me respondeu. Quem é que atestou o recebimento?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não houve um atesto formal. Eu estava junto... Eu percorri a pista em conjunto com a minha equipe...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, não houve ninguém que assinou lá...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Ninguém, não senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... dizendo: *"Estou recebendo a pista em condições..."*

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, senhor. Não, senhor. Ninguém assinou.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É normal isso?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Como?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É normal esse procedimento?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Deputado, as pistas em que eu trabalhei e que eu fiz, a gente sempre dizia para o... Por exemplo... Eu quero tentar concluir. Tinham 2 técnicos da ANAC, 2 coronéis da ANAC, que percorreram a pista na minha companhia e na da minha equipe, que olharam. Não vimos nada.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.



O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Mostrei para eles os resultados de atrito, e em comum acordo, eu me incluo, decidimos que a pista estava em plenas condições de operação e em condições muito melhores do que a outra, tanto do...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quem eram os 2 técnicos da ANAC, que V.Sa...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Coronel Gâmbaro e Coronel Moacir. São 2 técnicos da ANAC.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Gâmbaro e Coronel Moacir.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Exatamente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Relator, por gentileza.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só um minuto para...

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - V.Exa. vai passar para outro assunto?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não. Este Relator não... Vou ficar no assunto, para não perder o raciocínio.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Pois não. É o mesmo assunto?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É o mesmo.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Está bom.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor está me afirmando aqui que nem a ANAC produziu, portanto, no dia em que foi entregue a obra, um certificado ou um relatório de homologação, um documento que dissesse: *"Esta pista está adequada para o funcionamento"*?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, senhor. Nenhum documento formal foi expedido.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E aí também V.Sa. me afirma que não há uma previsão legal para esses casos, de que houvesse uma certificação por parte da ANAC?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu desconheço, Deputado. Eu não posso dizer nem que não haja. Eu desconheço qualquer necessidade formal ou qualquer documento que determine que a pista seja verificada e que haja um



recebimento formal ou uma colocação ao tráfego pelo órgão regulador. Eu desconheço.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu estou fazendo essas perguntas a V.Sa. porque nos parece muito estranho esse tipo de situação, até porque todas as informações que nós temos sobre a certificação das pistas, dos aeroportos, das aeronaves... Enfim, todos os instrumentos, todas as ferramentas que estão relacionadas à aviação civil ou militar no País e no mundo precisam ser certificadas, precisam ter um acompanhamento técnico, estarem todas elas adequadas, dentro da legislação, com as suas respectivas previsões. Inclusive, a Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a ANAC e dá outras providências, no seu art. 8º, inciso XXVIII, diz que a ANAC tem o dever de *“aprovar e fiscalizar a construção, reforma e ampliação de aeródromos e sua abertura ao tráfego”*.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Toda... Perdão.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Claro, os técnicos lá estiveram.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Com certeza e...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. já nominou aqui cada um deles, mas nos estranha o fato de que, ao terem ido lá, não produziram nenhum documento, ou nenhum certificado, ou nenhuma homologação oficial sobre isso, já que esta é uma prerrogativa da...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Da Agência.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... da Agência. E como não é uma... Volto, de novo, a ressaltar aqui: não foi uma obra onde se colocou um remendo, ou se tapou um buraco, ou se fez, o que nós costumamos chamar no setor metal-mecânico, uma gambiarra na pista. Foi uma obra que quase se fez uma pista nova, se recapou toda ela, se retirou aquela capa asfáltica anterior e se construiu uma capa asfáltica nova. Nós estivemos lá inclusive fazendo a aferição, uma vistoria na obra; vimos a qualidade do serviço que foi prestado, a espessura da capa asfáltica que foi colocada. Tivemos informações técnicas inclusive muito pertinentes sobre a obra que estava sendo realizada. Então, digamos que nos salta aos olhos o fato de que não tenha havido nenhum tipo de homologação oficial ou de certificação oficial nem por parte da INFRAERO, nem por parte da ANAC.



O senhor tem certeza de que não houve nenhum tipo de homologação nesse sentido?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Absoluta, Deputado, absoluta. Mas eu posso esclarecer ao senhor que toda a obra e tudo que a INFRAERO fez no aeroporto teve o conhecimento amplo da ANAC. Ela sabia, nós apresentamos o projeto, sabia o que nós estávamos fazendo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E o resto dos equipamentos. Agora me bateu uma curiosidade: o resto dos equipamentos da obra que foi realizada no aeroporto, ela foi certificada e homologada pela ANAC?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Outros equipamentos?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É, outros equipamentos. Olha...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, não, foi só a pista. A nossa intenção foi...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, mas eu digo na obra anterior, de Congonhas, porque lá teve... Esses últimos anos foi só de obras, em Congonhas.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Bom, o senhor está se referindo... Eu queria até, se o senhor está se referindo a equipamentos de auxílio à navegação,...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É, nós temos lá equipamentos novos, que foram...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - No caso, por exemplo, esses são..., esses são, sim. A INFRAERO compra, a INFRAERO instala os que são de sua responsabilidade, e o comando, o DECEA faz a aferição, inclusive vôos, os vôos de..., com os aviões-laboratórios, para fazer o *check*, a aferição de equipamentos. Agora, no caso específico da...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Da pista?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - ...da pista, não houve nenhuma, nenhuma, um recebimento formal. Houve uma vistoria visual, da qual eu participei.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Caro Relator, o senhor permite uma observação?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não, Deputado Carlos Willian.



O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, V.Exa., sempre da forma competente de buscar a verdade nesta CPI, mas ficou uma forma escura para este plenário, e eu gostaria que V.Exa. firmasse melhor esse entendimento, porque é subestimar a nossa capacidade um Superintendente de Empreendimentos de Engenharia da INFRAERO dizer que não houve abertura da pista. Alguma coisa tem que acontecer: ou puseram um cavalete ou tiraram um cavalete ou autorizaram verbalmente. Alguma autorização tem que ter. Então, nós queremos saber, Dr. Armando, é quem autorizou o funcionamento da pista, ou verbalmente ou por escrito. Alguém tem que ser o responsável, porque os aviões não vão simplesmente começar a pousar ou suspender o pouso na pista. Nós queremos saber quem é o responsável que autorizou a abertura da pista, ou verbalmente ou sem ser verbalmente. E o senhor, como empreendedor e Superintendente de Empreendimentos de Engenharia, que fez a obra, o senhor tem que ter dado uma carta branca, ter liberado, ter sinalizado. Então, é isso o que nós estamos querendo saber. Quem é o responsável pela liberação da pista.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - A palavra com o Relator.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, pode responder, mas eu quero dizer que para mim ficou claro que houve uma comissão visual, com a presença do engenheiro, mais 2 técnicos da ANAC, com a presença também do engenheiro Mário Jorge, que é o...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - A ANAC nega. V.Exa. se recorda, Presidente, que a ANAC negou ter feito qualquer liberação da pista.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Claro. É, mas nós temos agora aqui...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Dr. Armando, por favor, a INFRAERO não tem um sistema de aceite de obras?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Calma, gente.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Tem. Por isso que eu estou dizendo à senhora, aos senhores e senhoras...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Isso é básico na administração de uma obra. Aceite de uma obra. Alguém deu o aceite.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, pela ordem.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu vou... eu vou... Deputada, eu queria fazer um pedido: se o Relator eventualmente conceder a qualquer Parlamentar o aparte ou seu tempo para complementar a pergunta, fica a critério dele. Mas, fora isso, eu pediria que respeitasse a ordem. A palavra está com o Relator.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas, eu acho que essa questão está clara, gente. Nós vimos aqui, nós temos inclusive os nomes de 2 brigadeiros, ou 2 pessoas da ANAC que estiveram lá na pista. Então, há uma contradição se a ANAC liberou ou não liberou, quem esteve ou quem não esteve, que vamos ter que trabalhá-la depois, no curso do processo da investigação.

Então, continuando os nossos questionamentos: qual o custo inicial do contrato e quantos aditivos de valor o mesmo já recebeu até o momento, ou ainda poderá receber?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - O emergencial, nenhum. Nenhum acréscimo e não acresceremos absolutamente nada. Não teve nenhum aditivo e não terá.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. E o custo foi aquele que você falou, de 19 milhões...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Dezenove e novecentos, mas como são medições mensais, ainda tem... E a obra não acabou. O que eu queria só esclarecer um pouco...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - ...é que uma obra, quando se inicia numa pista dessa, a pista realmente é sinalizada como interditada. A questão que o nobre Deputado colocou. E durante... e quando é concluída, logicamente são retirados os aparelhos, luzes vermelhas ou o cavalete, como o senhor bem colocou. A obra não teve o seu aceite todo porque uma obra só é aceita quando ela é finalmente concluída. E a obra não foi concluída ainda, a obra, os serviços complementares ainda estão sendo desenvolvidos nessa obra. Então, o que ficou acordado no TAC, com o Ministério Público Federal de São Paulo, é que a pista principal ficaria interditada por 45 dias. Isso que nos foi colocado, agora, o ...



A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - No Termo de Ajuste de Conduta?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhora, no Termo de Ajuste de Conduta. Agora, o termo final de recebimento da obra será feito pela INFRAERO, pelos seus técnicos, quando a obra for concluída. Então, eu não tenho nenhum parcial e não tenho o final, porque a obra não foi concluída ainda.

(Intervenção fora do microfone. Ininteligível.)

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, senhora, Deputada, a obra tinha sido concluída. A obra da pista foi concluída. Como está aqui no TAC, não sei se a senhora... se os senhores têm conhecimento. Se quiserem, eu tenho uma cópia dele aqui.

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

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

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O Deputado bem-comportado, que não fica interrompendo as intervenções, parece que fica prejudicado. Eu vou ter que virar um malcomportado também, então.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Veja bem, eu já dei... V.Exa. também está sendo malcomportado neste momento. Então, eu pediria...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Estou pedindo pela ordem, que as inscrições sejam seguidas. Do contrário, vou ficar um malcomportado também.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Isso, isso, mas V.Exa.....

A palavra está assegurada ao Relator, e somente se ele conceder qualquer aparte na sua fala poderá haver intervenção. Depois, seguiremos a ordem de inscrição de cada Parlamentar. Obrigado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Bom, o prazo... *(Pausa.)* Engenheiro Armando?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Posso continuar?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Por favor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O prazo de execução das obras vem sendo cumprido dentro do cronograma previsto.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quero fazer alguns questionamentos a V.Sa.: houve algum tipo de pressão, seja da alta direção da INFRAERO ou das empresas aéreas, para acelerar os trabalhos de engenharia, ou mesmo cortar etapas, a fim de antecipar a entrega das pistas?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não do meu conhecimento. A mim não chegou nenhum tipo de pressão e muito menos qualquer coisa que me obrigasse a correr ou conduzir a obra de maneira não-correta e não-técnica. Eu desconheço. Pelo menos a mim, à minha pessoa, não chegou nenhum pedido.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Porque, não chegaram informações nesse sentido de que...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...as próprias companhias aéreas pressionavam...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - A mim, não senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A liberação da pista principal de Congonhas, sem a execução das ranhuras para escoamento da água, os *groovings*, estava prevista no contrato?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor. Faz parte do cronograma de obras. O que ficou colocado, e está patente no nosso cronograma de obras, é que a pista seria interditada por 45 dias. Depois de 30 dias da cura do pavimento, porque um pavimento muito novo não consegue... ele não consegue resistir às ranhuras porque ele se deteriora, ele se fragmenta. Então, ele tem que obter uma cura de no mínimo 30 dias para que ele resista a esse trabalho de fresagem, que é uma ranhura, né. De qualquer forma, está sendo executado dentro do, rigorosamente dentro do cronograma, o restante da obra. Aí, então, nós teremos um recebimento formal de todo um conjunto de obras.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ok. V.Sa. poderia nos informar se procede a informação de que a pista principal, após a sua reforma, durante um determinado período de maturação dos materiais empregados, poderia, ou se tornaria, mais escorregadia durante esse período, em função de que poderia soltar óleo ou algum outro componente que a tornaria mais escorregadia?



O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, Sr. Deputado. O atrito, do meu conhecimento e da literatura que eu conheço até hoje, eu nunca tive notícia de... A não ser que haja um excesso de betume e haja um fenômeno chamado exudação, que não é o caso de lá. Aí seria excesso de betume. Lá, não. Não tem absolutamente nada. O senhor pode percorrer a pista de fora a fora... os níveis de atrito...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor tem os laudos técnicos, que poderiam nos informar essa condição da pista?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu não tenho aqui. Posso pesquisar. Eu nunca vi ninguém dizer que possa eliminar ou tornar a pista mais escorregadia com a eliminação de qualquer óleo da camada asfáltica. Eu desconheço, e não conheço nenhuma literatura sobre isso. Mas me comprometo com o senhor a pesquisar e, se achar alguma coisa, passar para o senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ok. Eu já havia feito aqui os questionamentos sobre quem atestou a liberação da pista principal de Congonhas. Mas voltando um pouco a este assunto, houve algum questionamento, alguma restrição por parte da Aeronáutica ou da ANAC sobre a liberação da pista principal de Congonhas sem a execução dos *groovings*?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, senhor. A própria ANAC e os próprios órgãos de segurança sabiam disso. Volto a afirmar: o *grooving* é de transcendental importância quando a pista está encharcada, quando há uma precipitação muito grande. Nas condições de pista só molhada, não. Pista molhada é que nem a gente na rua, no trânsito, no seu carro. Quando a pista está molhada, os cuidados têm que ser redobrados, eu não tenho dúvida. Mas o *grooving* é importante exatamente numa condição de chuva torrencial, que ele, associado às condições hoje da pista de caimento...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Poderia nos explicar bem essa questão dos *groovings*, quando é utilizado, quando não é? V.Sa. tem informação de quais aeroportos brasileiros que possuem pistas com *grooving* ou que não possuem?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não mais do que 10 aeroportos brasileiros possuem *grooving*. Eu não tenho como listar para o senhor aqui agora,



mas eu tenho de cabeça aqui alguns. As 4 pistas de São Paulo — Congonhas e Guarulhos —, todas têm. A pista do aeroporto de Porto Alegre...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Congonhas, ainda não. Congonhas terá.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - A pista do aeroporto de Confins, a pista do aeroporto de Corumbá, parte da pista principal do aeroporto de Brasília. Acho que..., que eu me recorde de cabeça, assim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Bom, o *grooving* é um... Vou voltar a falar. O senhor gostaria que eu falasse um pouco mais. O *grooving* são ranhuras no pavimento, feitas por meio mecânico. É cortado. Ele é útil quando a pista está em condição não molhada, mas em condição de chuva torrencial, ou seja, que possa possibilitar um acúmulo de água sobre o pavimento. Eles são canais, a partir do eixo da pista para cada lado da pista, que facilitam e conduzem rapidamente a água, deixando o pavimento, onde vai ter o contato do pneu com o pavimento, livre de água. Para haver aquaplanagem tem que ter 3 elementos: tem que ter um pavimento, tem que ter água e tem que ter um pneu em cima. Eu até, em casa, vendo a última corrida de Fórmula 1 — não sei se os senhores viram —, aquele fenômeno, do momento em que pararam a corrida, aquilo é um fenômeno clássico de aquaplanagem, onde a pessoa perde completamente o domínio do equipamento. Os senhores viram carros — nesse caso, de Fórmula 1 — escorrendo no mesmo lugar. Eles chegavam naquela curva, ninguém conseguia parar, iam se amontoando, um ao lado do outro. Aquilo realmente é uma aquaplanagem. Existem 2 tipos de aquaplanagem, que é a viscosa e a dinâmica. Mas eu digo, seriam uns termos muito técnicos, que eu não sei se os senhores gostariam de ouvir. O que eu posso garantir é que *grooving* não é favor impeditivo para se liberar uma pista para operação, nem no caso da pista de Congonhas. O *grooving* é um elemento que vai melhorar as condições de drenagem nos casos ao que eu me referi — nos casos de chuva intensa. Nas condições de Congonhas, ou do momento tanto do incidente da Pantanal, como do acidente, do terrível e lastimável acidente da TAM, não tinha condição de ter ocorrido aquaplanagem. Primeiro, porque não tinha um dos fatores, que era a lâmina d'água.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ok. Só aqui para nós afirmarmos isto, o piloto, o co-piloto Paulo Marcelo Souza Soares, que pilotou a aeronave Airbus A-320, e que estava com o Comandante Brosco, que pilotou em dias anteriores a aeronave, fez uma afirmação um pouco forte no depoimento que ele deu à Polícia no Estado de São Paulo.

Ele diz que: “Antes da reforma, a pista ficava escorregadia em dias de chuva e que depois a situação piorou,...” V.Sa. concorda com essa afirmação?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Em absoluto.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Que comentários teria a fazer em relação a essa afirmação?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Em absoluto. Não concordo de maneira nenhuma.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. “(...) pois o atrito entre os pneus e a pista ficou muito reduzido”, ele complementa. Isso é verdade ou não?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, senhor. Isso não é verdade. Eu tenho aqui o último relatório que me foi passado pelo IPT, atestando exatamente o contrário.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois é. A outra pergunta que eu ia lhe fazer era esta. Há algum laudo técnico emitido por outra instituição que não a INFRAERO, atestando as condições operacionais da pista?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Do IPT. O IPT foi contratado para auditar a obra e acompanhar a obra. Eles fizeram estudo de traço asfáltico, fizeram — esse é o complemento desse — o acompanhamento tanto na geometria do pavimento como na escolha do asfalto, a escolha dos agregados, que é um fator de fundamental importância para se garantir o atrito da pista.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eles acompanharam a obra desde o início?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Do início até o fim. Vai ser concluído com o último relatório deles.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor tem cópia que poderia nos ser passada disso?



O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu trouxe para entregar para o senhor aqui.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E eles assinam, é óbvio, todos esses laudos?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor. Eu estive na sexta-feira com os técnicos do IPT que participaram e que assinam esse relatório que está aí, a Profa. Márcia, e a conclusão dela e minha, e nossa, com a nossa conversa com outros técnicos, é que a pista está segura. As condições do pavimento executado são muito superiores ao que tinha lá, com certeza, tanto no que tange à geometria, quanto no que tange ao atrito.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ok.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Relator, posso dar uma contribuição?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não, Deputado Vanderlei Macris.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Esse relatório é em relação à pista auxiliar ou principal?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Principal, Deputado.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Essa é a principal?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor. É a pista em discussão.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Seriam 3 relatórios?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - São 3 relatórios. Inclusive, nós pedimos para ela adiantar o que seria o último, porque há necessidade de mostrar o que nós fizemos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. O IPT tem capacidade de liberar a pista?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, senhor, e nem é atribuição dele e nem função. Inclusive, gerou muita polêmica isso. E eu quero, mais uma vez, deixar claro: o IPT os auxiliou como técnicos. Eles não têm nenhuma condição de liberar a pista. Quem libera a pista são os órgãos: a ANAC, INFRAERO, esses são os órgãos que têm condição de liberar a pista, e devem fazê-lo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito obrigado.



O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não, Deputado.

A INFRAERO, ao liberar a pista principal de Congonhas, emitiu alguma restrição operacional?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Nenhuma. Não, senhor. Nenhuma restrição. E não tinha razão...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nem para momentos de chuva?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - E não tinha razão para isso. Volto a afirmar que as condições da pista... Se tiver uma chuva torrencial, com certeza quem interdita a pista não é nem a INFRAERO. É o órgão de controle de vôo... No caso, no dia — só para voltar, porque eu sei que essa pergunta vai ser recorrente, no dia em que ocorreu o terrível e trágico acidente, a torre de controle, às 17h04, se não me falha a memória, pediu que a INFRAERO fizesse uma avaliação das condições do pavimento, porque um piloto tinha dito que a pista estaria escorregadia. Dois funcionários nossos, da INFRAERO do Aeroporto de Congonhas, após a interdição da pista pela torre, adentraram a pista e fizeram uma inspeção minuciosa, tanto da pista principal como da pista auxiliar, e o diálogo deles com a torre, na volta dessa inspeção, foi muito claro. A torre perguntou as condições. Ele falou: “A pista está molhada. Ela não está com lâmina d’água”. Ela está molhada, até por uma inspeção visual. Aí disseram: “Puxa, como é que você vai aferir se uma pista tem lâmina ou não com uma inspeção visual?” É muito fácil. A gente vê quando o asfalto está submerso. Visualmente. Foi uma inspeção visual. E a colocação deles de volta para a torre é que não foi possível detectar lâmina d’água e nem medi-la, porque ela não existia. Foi exatamente isso. A resposta deles para a torre foi: “Não conseguimos medir qualquer lâmina d’água porque ela não existia.”

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Relator...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu estou me encaminhando para o final aqui, nobre Deputado Rocha Loures.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - É só uma sugestão, se me permitir. Como foi usado, como temos um engenheiro que fala conosco e utiliza o conceito da vistoria visual e o repete agora pela segunda vez, não sei se o conceito de vistoria visual é um conceito da engenharia. Eu gostaria só, Relator, para não ficar muito



etéreo esse conceito das vistorias visuais, ou se bem define um pouco melhor o que é uma vistoria visual, ou se abandona a terminologia da vistoria visual, porque, que eu saiba, ela não pertence ao campo da engenharia. Era essa a contribuição.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor quer responder a ele?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu quero dizer o seguinte: foi uma vistoria visual, porque foi executada, inclusive, por pessoas que não são engenheiros. Na minha vistoria de pré-abertura da pista, são as medições de atrito, mancha de areia, pêndulo britânico, que são técnicas utilizadas para verificar atrito. Esse é o meu conceito que posso dizer para o senhor da área da engenharia. Essa inspeção visual é para ver. Normalmente, isso é feito diariamente pela INFRAERO, em todos os aeroportos, para ver se não tem um animal na pista, para ver se não tem um buraco, ver se não tem o surgimento de algum buraco, ver se não tem lâmina d'água, no caso de Congonhas. Ou seja, são coisas visualmente alcançáveis. No campo da engenharia, como o senhor bem colocou, eu me utilizei dos recursos que a engenharia me permite e me fornece.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ainda retornando, o Deputado Vanderlei Macris me entregou aqui uma reportagem de jornal que diz que o IPT desautorizou a INFRAERO a usar laudos técnicos produzidos pelo Instituto para justificar a abertura da pista principal do Aeroporto de Congonhas, onde foi o acidente com o Airbus A-320 da TAM, no último dia 17. De acordo com o IPT, os estudos são pontuais, tratam das condições do asfalto que recobrem a via e não abrangem toda a questão de segurança. O senhor concorda com esta afirmação?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Concordo, e o que gerou polêmica e que mais incomodou o IPT é que surgiu na imprensa que o IPT teria liberado a pista. Não. O IPT não libera a pista. Quem libera a pista são os órgãos apropriados para isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Agora, a INFRAERO, utilizando-se do estudo para o qual o IPT foi contratado, e que analisa as condições da pista, tira as suas conclusões em relação à pista.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Exatamente. Quem observar e ler o relatório que o IPT acabou de nos entregar na sexta-feira — seria o terceiro, o último, mas nós pedimos que eles nos adiantassem — é esse que está aí. E eu



gostaria até, se os senhores tiverem algum membro técnico ou alguém que faça alguma investigação, estamos abertos a discutir, a conversar e a trocar idéias sobre o que foi feito, a apresentação do projeto e o que foi feito no Aeroporto de Congonhas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu teria ainda dois questionamentos a fazer a V.Sa. Primeiro, temos ouvido que uma das questões que o Governo tem levantado para enfrentar a questão da crise aérea e do congestionamento do Aeroporto de Congonhas é a transferência de alguns vôos para o Aeroporto de Guarulhos. E se ventila, inclusive, a perspectiva da construção da terceira pista do Aeroporto de Guarulhos. Mas também tenho uma informação de que há já uma necessidade de reforma da segunda pista de Guarulhos. Então, eu queria que o senhor nos falasse um pouco sobre isso. Há essa necessidade de reforma? Já tem previsão? Quando é que está sendo proposta essa reforma? E, da viabilidade da construção da terceira pista no Aeroporto de Guarulhos, quais são as obras que estão sendo previstas para essas pistas?

Por que lhe faço esse questionamento? Porque não podemos falar em construir uma terceira pista, se a segunda necessita de reforma. O lógico seria ou fazer ao mesmo tempo as duas obras, ou realizar primeiro a reforma da segunda pista, que parece que é uma necessidade premente que está aí, para depois se falar na terceira pista. Como é que a INFRAERO está tratando esse tema?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Bom, a reforma é uma manutenção nessa pista principal de Guarulhos. Ela tem 3.700 metros. É uma reforma que já estava prevista. Ela já está prevista desde 2004, quando foi contratada. As duas pistas de Guarulhos já iam ser reformadas. Então, nesse contrato que foi a partir de 2004, já foi reformada uma de 3 mil metros. E a de 3.700 metros está para ser reformada. Então, é uma obra que já estava prevista e contratada, no passado. Não é de agora, não é uma obra recente, é uma obra necessária, é uma obra que precisa...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E ela está dentro do cronograma e do calendário, a sua reforma?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Olha, a INFRAERO tinha intenção de tê-la começado no dia 23 de julho. E não o fizemos em função desse incidente,



do fechamento de Congonhas. A obra, o seu início não foi feito a partir do dia 23. Com relação à terceira pista a que o senhor se referiu...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Há previsão de quando iniciar essa obra da segunda pista?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não senhor. Primeiro, tem uma situação...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E qual é a necessidade de realizar a obra hoje?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu vou chegar lá. O terminal de... Hoje, os dois terminais de Guarulhos têm uma capacidade, os dois juntos, da ordem de 17 milhões de passageiros, os dois atuais, perfeitamente compatíveis com as duas pistas hoje existentes. Com a construção iminente do terceiro terminal — que hoje o problema de Guarulhos não é pista, é terminal —, ainda não se vislumbra, mesmo com uma capacidade aumentada, com esse terceiro terminal, para 29 milhões de passageiros, não se verifica a necessidade imediata de se construir a terceira pista. Existe um perfeito equilíbrio entre o sistema de pistas e os três terminais de passageiros — os dois existentes e o terceiro futuro. Existe uma área prevista para ser executado e ser construído um quarto terminal em Guarulhos. Aí, sim, teremos necessidade de uma terceira pista, porque seria desbalanceado o terminal com as pistas. Com relação à necessidade da terceira pista, é uma coisa para ser pensada, é uma coisa para ser estudada; não é uma coisa para ser feita de imediato, é uma coisa para ser muito bem pensada. Primeiro, porque tem, segundo me consta, 7 mil famílias, Deputado, 20 mil pessoas nessa área. É uma coisa que tem que ser muito bem pensada. Não sei se o custo disso e o benefício que isso trará vai ser julgado conveniente, numa remoção de tantas pessoas. Então, acho que tem que ser muito bem pensado. O sistema — como é que vou dizer? —, o balanço da Terminal São Paulo, em que está incluído o Aeroporto de Guarulhos, o Aeroporto de Congonhas e, queiram ou não, o Aeroporto Campo de Marte e o Aeroporto de Campinas, tem que ser muito bem pensado. Tenho, sempre tive isso na minha cabeça, nós somos um País pobre; nós não podemos nos dar ao luxo de jogar dinheiro fora. Nós temos que acertar, nós temos que fazer as coisas que são necessárias, nós temos que fazer as coisas de que o Brasil precisa. E eu acho que



essa terceira pista tem que ser estudada, claro que tem que ser estudada, mas tem que ser com muita parcimônia. Eu tenho vivido uma angústia muito grande...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. precisa de um tempo, alguma coisa? Quer um intervalo?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não. Tudo bem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Tomar uma água?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Tome uma água.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - É que a sua angústia é muito importante. A angústia dele é muito importante. Ele é o Superintendente de Empreendimentos de Engenharia. Precisamos saber o que está preocupando o senhor realmente.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Me angustiam os especialistas de plantão, que nos criticaram, nos crucificaram e nos condenaram antes de nos ouvir, antes que o CENIPA, antes que os órgãos tivessem condição de dar qualquer informação sobre o assunto. Nem do acidente, ou do incidente da Pantanal como do acidente terrível da TAM, eu seria leviano, e qualquer um seria leviano, se tirasse qualquer conclusão antes que as investigações fossem concluídas. Não descarto que a pista possa ter contribuído, mas no meu sentimento, como engenheiro, como conhecedor do assunto que sou, não acredito que a pista tenha um percentual de concorrência para o fato. Desculpe-me.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Sr. Relator, Sr. Relator, só com relação àquela pergunta que o senhor fez, ele poderia falar do tempo de construção dessa pista, da segunda pista, da segunda, dessa pista de 3.700 de Guarulhos, essa pista que necessita ser reformada.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Da reforma?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - O que está contratado, Deputado,... O que nós estamos fazendo hoje em Guarulhos é uma coisa que se chama aproveitamento operacional da pista, ou seja, uma pista é tão operacional e ela é tão importante e tão... É importante no sistema quando o avião pousa e imediatamente ele tem condição de livrar a pista, quanto mais rápida a pista for desinterditada para um outro pouso ocorrer, essa pista é operacionalmente interessante. E isso é o que



nós estamos concluindo...Há 20 anos que Guarulhos foi construído, e o seu sistema de saídas rápidas, de pistas paralelas de táxis, não foram construídos naquela mesma época, primeiro que não se justificava, porque o volume de tráfego não justificava. Então, nós estimamos... O senhor quer saber quanto tempo duraria a recuperação dessa pista?

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Não, qual a idade dela?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Vinte anos. Esse pavimento já tem 20 anos, é um pavimento que já está durando mais. Isso está durando, porque como Congonhas era mais crítico e agente não poderia interditar uma pista de Congonhas e uma de Guarulhos ao mesmo tempo, nós optamos para fazer uma recuperação, um sistema eficiente de manutenção dessa pista. Mas tudo isso tem um limite.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E qual é o tempo de vida útil de uma pista como essa...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Normalmente um pavimento dura, um pavimento dura 15 a 20 anos, é a vida que... 20 anos já seria o máximo.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Ou seja...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, ela está no seu limite?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Ela está no seu limite de vida útil. Não quer dizer..., às vezes as pessoas dizem assim...Não o pavimento, o pavimento não é só a camada asfáltica, um pavimento vem desde as camadas inferiores até a camada asfáltica. O que está deteriorado em Guarulhos é o revestimento. Ou seja, ele não tem problema de estrutura de pavimento, o que ele tem hoje é o pavimento, a capa asfáltica deteriorada pelo tempo, pelo desgaste, pelo uso, o que é mais do que natural.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor acredita que essa capa asfáltica deteriorada não significa nenhum risco para a segurança dos vôos hoje?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Absolutamente não.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Sr. Relator, só mais uma questão.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E quem passa lá nela sente que ela está com ondulações e com...



O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - São... Porque, Deputado, uma pista, quando é feito o seu pavimento original, é feito por uma acabadora asfáltica, com um controle tecnológico, com raio laser, ela é eletrônica. Então, ela justamente evita que haja aquela ondulação de uma acabadora comum usada numa rodovia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual é a previsão para iniciar as obras? Tem previsão?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Deputado, eu não posso lhe dar essa data, porque não depende de mim. Eu tinha previsão para começá-la no dia 23 do mês passado. Agora, passado este acidente com... — de 23 de julho, desculpa, neste mês ainda, hoje é dia 31, dia 23 deste mês. Mas agora, com esse acidente, eu não me sentiria confortável em dizer para o senhor a data. O que eu peço é que a data seja o mais rápido possível.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quem é que toma essa decisão?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Essa decisão tem que ser tomada por alguém acima de mim que eu não sei lhe dizer quem é. Eu acredito que o Presidente da INFRAERO vai sensibilizar as autoridades e vai definir que isso é uma necessidade. Então, o que eu disse, quando o senhor sente essa depressão, essa ondulação, é porque são remendos, bem feitos, com técnica, é natural, existem, mas eles podem proporcionar algum desconforto à rolagem.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O Sr. Armando disse que a idade limite das pistas é de 20 anos. Ou seja, nós chegamos ao limite da idade da pista de Guarulhos. Por que se deixou chegar ao limite e não se tomou as providências necessárias anteriormente ao chegar a esse limite?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Deputado, essa obra está contratada desde 2004. Como eu lhe disse, têm duas pistas em Guarulhos e três em Congonhas. Eu não posso interditar duas ao mesmo tempo. Nós fizemos o quê? Primeiro a pista secundária de Guarulhos que tem 3 mil metros. Fizemos a pista que estava mais crítica, que era a pista auxiliar do Aeroporto de Congonhas; em seguida fizemos a pista principal de Congonhas, e agora chegou a hora, já está contratado a pista principal de Guarulhos a de 3.700 metros, ela já estava prevista para ser feita, desde 2004, que foi contratada, que foi licitada a sua recuperação.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu ia fazer a V.Sa. uma última pergunta que era em relação ao fato de que as condições físicas da pista de Congonhas poderiam ter contribuído para o acidente com o Airbus da TAM, mas V.Sa. já respondeu antecipadamente a esse meu questionamento.

Portanto, Sr. Presidente, este Relator considera-se satisfeito com as respostas do depoente e encerra por ora seus questionamentos, agradecendo, mais uma vez, ao Sr. Armando Schneider Filho, Superintendente de Empreendimentos de Engenharia da INFRAERO, a sua presença nesta CPI, lembrando que tomarei a iniciativa de intervir sempre que julgar necessário ao entender que algumas das perguntas dos meus colegas Deputados possam provocar a necessidade de novos esclarecimentos.

Era isso. Muito obrigado pela sua presença. Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Sr. Relator Deputado Marco Maia.

Queria apenas fazer 3 esclarecimentos. Nós vamos encerrar essa oitiva as 14h30min para que a gente possa dar um ligeiro intervalo e retornar às 15h. Houve uma solicitação do Deputado Vic Pires Franco e nós vamos entregá-la, e qualquer Parlamentar tem o mesmo direito de obter as notas taquigráficas do depoimento do Presidente da ANAC. Então, o Parlamentar que desejar as notas taquigráficas de qualquer depoimento poderá solicitar junto à Secretaria.

Estão encerradas as inscrições para este debate, para que a gente possa tentar atender a todos até as 14 horas.

Pediria aos Srs. Parlamentares que respeitassem o tempo para não precisar interromper e poder dar oportunidade a todos. Com a palavra o autor do requerimento pelo tempo de 15 minutos, Deputado Pepe Vargas.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Sr. Presidente, Srs. Deputados e Deputadas, prezado depoente, o senhor disse que a obra de Congonhas, da pista, está contratada desde 2004, é isso?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Perdão, senhor, a de Guarulhos.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - E a de Congonhas?



O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - A de Congonhas não senhor. Foi contratado desde 2004 a da pista auxiliar que já foi executada. A da pista principal foi aquela que eu li para o Deputado ainda há pouco, contratada agora em maio.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Maio deste ano?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Ok. E as obras no terminal de passageiros de Congonhas, o senhor saberia me informar quando iniciaram?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Em torno de 2003/2004, não sei precisar ao senhor a data exata, mas foi entre 2003 e início de 2004.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Há oradores na tribuna. Eu pediria aos senhores que respeitassem a oitiva, senão serei obrigado a interrompê-la.

Deputado Pepe, pode continuar.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Quando foi a licitação para o terminal de passageiros de Congonhas?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Foi em 2003, se não me falha a memória, senhor.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Em 2003.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Ok. O senhor disse também que no caso específico da pista principal de Congonhas havia uma licitação maior, mais ampla, que envolvia a torre e a pista.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - E que o Tribunal de Contas havia tido um procedimento de suspensão, digamos, da execução dessa obra.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Na realidade, não sei se o senhor já quer que eu diga o que houve em relação ao TCU. Ele não mandou encerrar a licitação, ele mandou que a INFRAERO cuidasse de alguns detalhes que ele julgava impertinentes, e que sanado essas deficiências apontadas por ele a licitação poderia prosseguir. Foi exatamente isso.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Ok. De qualquer sorte isso postergou o início da obra.



O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Que impertinências eram essas? O que o Tribunal de Contas apontava?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Na realidade, o que gerou inicialmente isso tudo foi a representação de uma empreiteira que se julgou prejudicada naquele certame e resolveu denunciar no TCU. E o TCU observou o que existia no caso dos requisitos técnicos de atestação das empreiteiras, que eram cobradas coisas a mais do que o necessário, que nós estaríamos, de certa forma, segundo ele, restringindo a participação de outras empresas que não possuíam aqueles requisitos. Eu estou falando aqui do que eu me lembro. Eu poderia mandar para o senhor, se o senhor assim desejar, o acórdão do TCU que citou exatamente isso. Eu não trouxe porque eu não sabia exatamente qual seria o objeto e o objetivo — o objetivo eu sabia, não sabia o objeto das perguntas que seriam formuladas. Mas, de qualquer forma, se o senhor desejar, eu tenho como passar para o senhor o acórdão do Tribunal de Constas da União que trata especificamente deste assunto, sem problema.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Acho que seria importante o senhor providenciar e passar à CPI essa questão.

O senhor também falou que o termo de recebimento da obra será feito ao fim dela. Perfeito. Mas na medida em que houve recebimentos parciais ou liberações parciais de utilização da obra feita não seria recomendável, na sua opinião, que houvesse um termo de recebimento parcial dessa obra?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Deputado, eu fico com dificuldade de responder ao senhor porque eu não sei, nem na legislação ou mesmo na prática, como o senhor já está colocando, se existiria essa necessidade. Eu tenho certeza, que eu conheço, que uma obra nova, uma pista nova ao ser executada essa tem realmente necessidade de ser homologada.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Eu não estou pedindo sob homologação, eu estou falando porque... para deixar claro.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim.



O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Existem regras, como o senhor mesmo falou da aviação civil internacional e nacional que exigem de determinados órgãos homologação. Ok.?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Perfeito.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Eu estou lhe falando especificamente da lei de licitações mesmo, toda obra ao ser executada, quando quem contrata a obra a recebe, ou quando quem executa a obra entrega essa obra tem alguém que tem que assinar o termo de recebimento da obra para ver se todas as condições foram cumpridas, se está tudo adequado e correto. O senhor disse que isso será feito ao fim da obra, porque não foi toda ela concluída.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Foi assim que eu interpretei, pelo menos.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, o termo final do recebimento do conjunto de obra será ao final. Existe, eu não diria, um recebimento formal, não houve, mas existe um recebimento técnico do nosso gerente de obra que conduz o empreendimento junto à empreiteira e as próprias avaliações paulatinas do IPT, que vão me convencendo de que a obra está sendo executada da maneira mais correta. Se o senhor me pergunta se houve um recebimento formal, parcial, não houve.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Não houve. Nenhum engenheiro, nenhum responsável pela obra, mesmo que parcialmente recebida — falo da pista principal —, assinou nenhum termo de recebimento de obra dizendo se ela estava adequada ou correta.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não senhor.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Nada disso.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Por escrito, formalmente, não. Verbal, sim. Eu estava junto e eu atesto que a pista estava executada. Mas formal, não senhor.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Ok. O senhor disse também que o IPT fez um laudo, do que eu entendi o IPT fez um laudo no que diz respeito à geometria da pista, à consistência dos materiais, aos agregados dos materiais, enfim, desculpe, eu não sou engenheiro, talvez eu não use os termos adequados.



O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - É isso mesmo.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Esse laudo, o IPT entregou por escrito aos senhores.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - É isso que o senhor entregou aqui agora, nós teríamos acesso.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Tem mais três laudos. Eu pedi que o IPT me mandasse o laudo mais crítico, que era o que iria atestar que a pista, os coeficientes de atritos, os coeficientes de declividade, a geometria estão de acordo com a legislação, de acordo com os parâmetros internacionais e nacionais.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O IPT fez também, eu não sei se chama índice ou coeficiente de atrito, nível de atrito, qual seria o termo adequado?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - O IPT usou... coeficiente de atrito.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O IPT também fez essa medição de coeficiente de atrito.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Ele fez através de dois outros testes que não esse que a INFRAERO faz, ele fez um chamado mancha de areia, que é um teste que se faz para ver a macrotextura, e fez o pêndulo britânico, que é um outro sistema, é um outro ensaio que é feito em campo, é feito na pista e todos eles conduzem e convergem para a condição de pista em condições de trabalho, em condições de ser colocada em operação. Volto a repetir: o IPT não libera pista.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Isso eu entendi. O.k. Quer dizer então que o senhor traz uma informação que, pelo menos, eu particularmente não tinha. Na realidade, foram 3 testes que mediram o coeficiente de atrito da pista: um realizado pela própria INFRAERO, com esse equipamento, que eu não me lembro o nome, nomiter, que o senhor falou.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - MuMeter.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - MuMeter, que o senhor falou, e mais 2 realizados pelo IPT, com outras técnicas, digamos.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor, realizados pelo IPT, realizados pela Diretoria de Engenharia da Aeronáutica, realizados pela Concremat,



uma empresa também de acompanhamento de obras. Ou seja, todos os testes conduziram a que a pista tinha as condições ideais para a operação.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Uma pergunta, eu não sei se o senhor tem condições de me responder. Por que houve, primeiro, a decisão de ampliar o terminal de passageiros e não fazer, como uma primeira intervenção, a reforma das pistas?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Deputado, eu não estava na INFRAERO nessa época. Eu não sei exatamente o que que norteou essa definição. Mas, na realidade, o que eu sei é que, na época em que foi licitada a recuperação da pista auxiliar, e foi nessa mesma licitação contratada a recuperação, a execução do terminal de passageiros, o que eu ouvi dizer é que não existia nenhum fator, nenhuma demonstração do pavimento da pista principal, que ele iria ter problemas, ou pelo menos nenhuma verificação conduziu nessa direção. O problema da pista de Congonhas, da pista principal, que depois redundou nessa contratação para essa recuperação, é que tinha muito... o pavimento com o tempo, com a utilização, ele se deforma. Se deforma pela passagem das aeronaves, se deforma pelo tempo, se deforma pela utilização. E existiam deformações nesse pavimento que estavam propiciando o acúmulo de água, e daí poder efetuar um fenômeno, ocorrer o fenômeno da aquaplanagem que eu disse no início. Eu não saberia responder para o senhor se houve algum fator determinante pela escolha de um ou de outro. Eu sei que a pista auxiliar foi contratada junto com a obra da reforma do terminal de passageiros.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O senhor também falou, é fato conhecido de todos, que a pista de Guarulhos também precisa de reforma, não é?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Essa decisão, agora, do Conselho Nacional de Aviação Civil, que está sendo implementada, de transferência de uma quantidade bastante razoável de vôos que pousavam ou decolavam de Congonhas, que passam agora para Guarulhos, quais as implicações que têm, digamos assim, sobre um cronograma, sobre urgência de cronograma de recuperação dessa pista, para que haja absoluta segurança dos vôos que lá passarão a operar.



O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Com certeza, Deputado, a interdição de uma pista, num conjunto de pistas de 2 pistas, que é o caso do Aeroporto de Guarulhos, a interdição de uma, com certeza, vai diminuir a capacidade de operação daquele aeroporto. Mas eu entendo, e tenho bem vivo na minha memória, as palavras do nosso novo Ministro da Defesa em que ele diz que a segurança estará acima de qualquer conforto ou de qualquer necessidade de quem quer que seja. Eu estou confiando nessas palavras e estou acreditando que elas vão definir que a recuperação da pista principal tenha que ser feita urgentemente.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Por fim, não é uma pergunta ao Depoente, apenas um comentário. O Deputado Vic Pires já está com a transcrição, da Taquigrafia, do depoimento do Sr. Milton Zuanazzi, mas do que eu tenho aqui na minha memória, a informação prestada pelo Sr. Armando Schneider Filho meio que confirma aquilo que o Zuanazzi dizia. Ele dizia que — e eu até peço, já que o Deputado Vic tem ali, para depois nos informar —, como era uma reforma, não cabia homologação da ANAC, que cabia tão-somente a informação dos procedimentos que a INFRAERO teria tomado, não é? Então, eu peço depois que o Deputado Vic nos ajude, já que está com as transcrições taquigráficas. Não me pareceu que havia aqui uma contradição, mas acho que nós temos que checar isso. Não quero confiar só na minha memória, mas nós inquirimos o representante da ANAC sobre se a ANAC tinha homologado ou não. Ele dizia: *“Não, não cabia à ANAC liberar a obra, cabia à INFRAERO tomar a decisão”*. É alguma coisa mais ou menos nesse sentido. Me parece que não houve...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado, para auxiliá-lo, faltam 2 minutos, queria lhe dizer o seguinte. Pelo que eu me recordo, e acho que é a contradição que possa estar havendo, ele dizia que não precisa, e o dispositivo legal de criação da ANAC, falar que, inclusive, em reforma precisaria da ANAC. A contradição é com o dispositivo legal, é talvez isso, não é?

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Exatamente. Eram essas as minhas perguntas, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado por respeitar o tempo. V.Exa. sempre educado e disciplinado, o que muito orgulha a todos nós.



Com a palavra o primeiro orador inscrito, Deputado Vic Pires Franco, tendo início às 13h e término às 13h10min impreterivelmente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Dr. Armando, eu gostaria que o senhor fosse um pouquinho rápido nas suas colocações, dentro do possível, é claro, por causa desses 10 minutos. O senhor falou que ficou afastado um tempo da INFRAERO. O que o senhor fez durante esse tempo?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu trabalhei em várias coisas. Eu trabalhei ultimamente, no último ano...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor só precisa me dizer se trabalhou na área aeroportuária.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, senhor. Trabalhei numa empreiteira de Brasília, chamada Froylan Engenharia.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu só queria saber se o senhor tinha algum tipo de trabalho. O senhor despacha com quem geralmente?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Ah, desculpa. Eu quero, quero... Perdão. Eu faltei com a verdade com o senhor. Durante 7 meses eu fui Gerente Geral de Infra-Estrutura da VARIG.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Da VARIG?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor. Depois que saí da INFRAERO, um ano e meio depois, um amigo meu...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Gerente de Infra-Estrutura, não é isso?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor. Um amigo meu foi ser diretor da VARIG e me convidou, e eu fui durante 8 meses Gerente Geral de Infra-Estrutura da VARIG, no Rio de Janeiro.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor, como Superintendente de Empreendimento, despacha com a Dra. Eleuza Therezinha ou despacha diretamente com o Presidente?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Despacho com a minha chefe, Dra. Eleuza Therezinha. É a minha diretora.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor costuma despachar com o Presidente diretamente?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nunca?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Diretamente, não. Às vezes, quando ele precisa de alguma informação e não consegue contato com a Dra. Eleuza, com certeza, ele tem autoridade para acionar qualquer um do seu *staff*.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Esse serviço de manutenção da pista, o senhor encara isso como manutenção ou uma reforma?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu encaro isso como uma obra de manutenção.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Manutenção?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Ou seja, a busca é um *retrofit*, seria a busca das condições originais que ela teve um dia.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor falou manutenção, então?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não foi uma reforma?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, senhor. Eu considero manutenção.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor falou, ainda há pouco, reforma.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu posso ter-me...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É a mesma coisa?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, eu... Deputado...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Porque o Presidente da ANAC se seguiu muito no termo e não, enfim, no fim da...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu diria que foi uma reforma de manutenção.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Porque, se foi uma reforma, seja lá o que tenha sido, a ANAC deveria liberar para a INFRAERO. Ele diz aqui que recebeu de vocês um ofício. O senhor disse ainda há pouco que não.



O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu estou dizendo que eu desconheço; eu não estou dizendo que não. Eu me ative a responder o que aconteceu no dia da liberação da pista: que eu, em companhia da minha equipe, com 2 coronéis da ANAC, percorremos a pista e julgamos a pista conveniente e que ela atendia aos padrões de segurança.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Essas obras, essa reforma, essa manutenção, ela foi aprovada, então, pela ANAC?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Com certeza.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor tem essa documentação?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Bom, eu não sei... Eu tenho...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Porque eu acho que tudo tem sido feito de boca entre a ANAC e a INFRAERO. Tudo, literalmente tudo. O senhor libera a pista, diz que está tudo *o.k.*, o piloto desce. Tem algum documento que libere uma pista tão importante, tão problemática, tão complicada como a pista de Congonhas? Não houve nenhum documento nesse sentido, entre a ANAC e a INFRAERO? Foi tudo por telefone, tudo verbalmente?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - O que houve entre a ANAC, INFRAERO e a sociedade foram as audiências públicas em São Paulo para que a obra fosse iniciada. Foi uma exigência da ANAC uma audiência pública.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, eu compreendo, mas, no momento em que foi liberada a pista, deveria ter um documento. O senhor disse que o senhor pessoalmente foi lá, viu e liberou.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor. Foi assim que ocorreu.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, a responsabilidade toda foi da INFRAERO na liberação. A ANAC não veio para liberar junto?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - A ANAC estava junto. Eu disse para o senhor que...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quem é que estava?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Os 2 coronéis da ANAC estavam junto.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor lembra o nome?



O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Acabei de falar aqui: Coronel Gâmbaro e Coronel Moacir.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E eles entregaram algum documento depois? Foi tudo verbal?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, senhor. Não houve nenhum documento formal. Fizemos uma inspeção na pista das condições de operação na pista, e ela foi considerada liberada para o tráfego. Não recebi nenhum pedido formal e também não dei nenhuma liberação formal.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Na sua área, na área da sua atuação, na sua gerência, na sua superintendência, há alguma insatisfação por parte da sua área com relação ao Governo, com relação à Presidência da INFRAERO, com relação a qualquer tipo de encaminhamento de toda a sua área?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não. Eu, pelo menos, eu sempre pautei a minha vida, no meu caso pessoal, de trabalhar sempre em locais em que eu estou feliz e satisfeito. Então, não vejo nenhuma razão para insatisfação, nunca fui destrutado ou maltratado pela Diretoria da empresa, e desconheço qualquer movimento ou qualquer situação de insatisfação de funcionários para com a atual direção da empresa. Digo ao senhor: para mim, é muito dolorido ter trabalhado 27 anos nessa empresa e vê-la nessa situação. Para mim é angustiante.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, é muito estranho para mim, Dr. Armando, que o senhor como Superintendente... O senhor é Superintendente de Empreendimentos?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois, então, houve um manifesto de toda a sua Superintendência, assinado por todos os seus engenheiros...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Inclusive por mim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, como é que o senhor diz que não há insatisfação?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, não estou insatisfeito. Eu estou externando uma posição nossa...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas eu estou com um documento oficial aqui...



O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu sei.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E o senhor acabou de responder para mim que não havia insatisfação nenhuma. Esse documento...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não há.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não há?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não há.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu posso ler aqui as insatisfações?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Por favor, pode ler.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Esse documento aqui, ele é assinado. Eu não entendi porque ele é assinado pelo Sr. Mário Jorge Moreira. O senhor pode me dizer quem é?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Está aqui.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É esse?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - É esse cidadão.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então, o Sr. Mário Jorge Moreira assina um documento que é um manifesto de vários, não sei porque o senhor não assinou, como...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Assinei também, Deputado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, não. O senhor não assinou como... O senhor não é o Superintendente?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sou sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Por que o senhor não assinou como Superintendente e, sim, o Sr. Mário?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não entendi.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor, como Superintendente de Empreendimentos, por que não assinou esse manifesto?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Naquele momento?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nesse momento.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Porque eu estava de férias, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas aí o senhor assina...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Na volta, assinei.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Na sua volta?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Quando eu retornei, na volta de férias, assinei o documento.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor não quer falar nada sobre isso?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Porque... O senhor está de acordo com esse manifesto aqui?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Estou, tanto que eu o subscritei.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois, então, aqui, o seu Presidente é contra esse manifesto.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele é contra esse manifesto, não é isso? Ou não? O Brigadeiro, J. Carlos.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Olha, eu não conheço a posição dele.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu vou ler só um trecho aqui sobre esse manifesto: *“Por oportuno, informo à V.Exa. que a matéria será submetida à Diretoria-Executiva da INFRAERO e que este Presidente não concorda com a argumentação”*.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Isso foi o encaminhamento do Presidente para o Ministro da Defesa, se não me falha a memória.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aí, depois o senhor vê lá o ofício, o senhor vê direitinho. Esse documento é assinado inclusive pela Dra. Eleuza Therezinha Loes.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Ela é a chefe...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ela é a sua chefe.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ela é a sua chefe. E esse documento eu vou só... *“A Direção da INFRAERO compete a pessoas designadas por critérios políticos...”* O senhor assinou, não é?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Hum, hum.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Diz isso aqui. *“Essas cifras de crescimento não encontram paralelo no cenário nacional e, certamente, induziram à rápida obsolescência da estrutura aeroportuária do País, objeto agora de forte ação administrativa para a reconquista da modernização”*. Continua o documento...

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois não, Sr. Presidente.

Na letra i: *“As gerências de empreendimentos não possuem e nunca dispuseram de recursos humanos numericamente adequados às suas funções, fato que vem paulatinamente se agravando face aos grandes empreendimentos”*. E a conclusão desse documento que o senhor diz que assina: *“Os técnicos da INFRAERO alertam a sociedade — alertam a sociedade — de que estando submetidos a condições insuficientes de trabalho...”* É verdade isso?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu, eu...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, não. É verdade que vocês estão submetidos a...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu assinei, Deputado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois, então, eu só quero que o senhor diga: é verdade.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - É.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É verdade?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - É verdade.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO – Então, por que os senhores estão submetidos a condições insuficientes de trabalho?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Existe uma dificuldade muito grande para uma empresa pública ter no seu quadro pessoas orgânicas que vão me atender. Mesmo que eu faça um concurso público, dificilmente eu vou encontrar aquela pessoa talhada para aquilo que eu preciso. Então, o que estou dizendo é que eu tenho um número de colaboradores, eu não vou dizer insuficiente, para me dar cobertura para o que eu preciso realizar. Isso está aí, está escrito, está assinado. O senhor talvez tenha pego uma versão anterior a meu retorno de férias, mas eu continuo fiel...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Assinando embaixo tudo o que está aqui.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - O que está aí, eu assinei.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aqui, o senhor diz também, o senhor, não, o documento diz: *“assumem a responsabilidade apenas pelas ações estritamente técnicas”*. O que quer dizer isso?

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu gostaria de continuar, mas, se é para terminar, eu termino.

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Apenas eu quero deixar claro que o Depoente começou dizendo que não tinha nenhum tipo de restrição, nenhum tipo de reclamação, que estava tudo certo, tudo bem, tudo maravilhoso e tem esse documento aqui assinado por toda a sua diretoria, toda a sua superintendência, inclusive com o seu companheiro, que está aí ao lado, reclamando de vários procedimentos dentro da companhia, inclusive com o Brigadeiro que está demissionário. Eu queria até lhe fazer essa pergunta: o senhor está se sentindo demissionário já?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não? Está bom. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Muito obrigado, Deputado Vic. Próximo orador inscrito...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, se o senhor me permite, como todos nós, Parlamentares, temos acesso e fizemos o pedido de um conjunto de informações à INFRAERO, à Aeronáutica sobre os procedimentos, eu tive acesso agora, nesta oportunidade, como Relator da CPI, a várias ocorrências em relação à pista.

Eu queria só fazer 2 questionamentos a V.Sa. No dia 15 de julho, aliás, no dia 16 de julho de 2007, quando aconteceu o acidente com o avião da Pantanal... Temos aqui o Livro de Registros de Ocorrências da TWR, em São Paulo, fornecido pela Aeronáutica. Esse Livro de Ocorrências tem horário Zulu aqui. *“As 9:52/Z, o vôo*



Gol 1879 arremeteu sob chuva forte; às 9:57 e às 10:03/Z, aeródromo abaixo dos mínimos para pouso”.

Depois tem uma seqüência:

“o Gol 1879 informou que a pista “não estava grande coisa”, com pouca aderência; o TAM 3020 informou pista “levemente escorregadia”; o TAM 3461 reportou pista escorregadia; o Gol 1203 reportou pista muito escorregadia; o TAM 3006, aos 14:38/Z, pista “bem escorregadia com aquaplanagem.

E aí a INFRAERO solicitou inspeção da pista devido aos vários relatos — das 15:25/Z às 15:28/Z — feita pelo B4, encarregado de pátio. Funcionário Enildo informou ausência de poças/lâminas d’água. Às 15:42, o Pantanal 4763 pousou após o toque, aquaplanou, saiu da pista, cruzou a TXY — aqui não dá para ver bem —, fez 180 graus de curva (derrapou) e parou. E também aqui não dá que está um pouco apagado, entre a 17R e a 17L.

Aeródromo interditado para atendimento da aeronave. Bombeiro acionado de imediato, não foi eficiente para deslocar-se rapidamente. INFRAERO acionada. Sem contato imediato com o OCOE-INFRAERO. INFRAERO realizou 2 vistorias”.

E aí vai adiante.

Meu questionamento aqui era: tem vários *reports* de pilotos dizendo que a pista estava escorregadia. V.Sa. tem informações sobre os procedimentos que foram adotados depois desse *report* para que o funcionário Enildo... V.Sa. conhece o Enildo? O funcionário Enildo, V.Sa conhece?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, deve ser funcionário de Congonhas, eu não estou ligando o nome à pessoa, Sr. Deputado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E o funcionário Enildo informou a ausência de poças, lâminas d’água. Isto às 15h25 até às 15h28. E, às 15h42, o



avião da Pantanal pousou após o toque, aquaplanou e saiu da pista. O que é que o senhor poderia nos dizer sobre isto?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu acabei de fazer uma correspondência para a nossa assessoria jurídica da INFRAERO como forma de subsidiá-los a um questionamento do Ministério Público. E no item 3 dessa correspondência tem escrito: *“existência de formação de lâmina d’água dentro dos níveis de tolerância no dia do sinistro”*. Era uma indagação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual sinistro? Da Pantanal?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, senhor, é no dia... depois, no dia do acidente maior, do acidente trágico.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas eu estou lhe perguntando da Pantanal aqui, nesse dia do...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Deputado, eu não conheço o documento. Existe na INFRAERO uma superintendência local, que são as pessoas que são incumbidas de dar esse tratamento operacional. Se eu for fazer algum juízo ou algum comentário sobre o que o senhor está me dizendo, eu não estaria seguro do que eu falar. Então eu preferia não fazer comentários, se o senhor me permitir, porque eu não sei exatamente o é que ocorreu lá.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Foi um problema operacional. O que eu... se o senhor me permitir...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu só queria lhe fazer um questionamento: quando há esse conjunto de *reports* por parte dos pilotos dizendo que a pista está escorregadia, *“a minha impressão é que a pista está ruim, que não dá para aterrissar”*, o cidadão que vai á pista fazer a análise, ele o faz de forma visual também?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Inspeção visual. Se tiver na...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E ele faz algum *report* sobre... algum relatório sobre a inspeção que ele realizou lá?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Fica no Livro de Ocorrência do Centro de Operações, isso é registrado.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Livro de Ocorrência do Centro de Operações?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - É registrado, sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nós podemos requerer esses livros?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Pode requerer.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Eu só queria mostrar, eu tenho aqui uma pesquisa que foi feita no dia 10 de julho, pela Área de Operações do Aeroporto. Passaram-me isto: que alguns comandantes nessa pesquisa fizeram comentários sobre a operação na chuva. Vamos lá.

Um avião da TAM, Comandante Osmir pousou, considerou a pista boa e não emitiu qualquer comentário; Comandante de Faro, também da TAM, diz: "*Aguardo pista com chuva*", mas todos consideraram a pista boa; Comandante Altair considerou a pista um pouco lisa; Comandante Américo Machado: "*Falta apenas fazer o grooving, a pista é boa*"; Comandante Wagner, da aeronave MBD: "*Falta fazer o grooving*"; Comandante Arres, da Gol: "*Falta apenas fazer o grooving*"; Comandante Marcos Sagner, da VARIG: "*Falta operar com chuva*"; Comandante Bergamin, da Gol: "*Falta operar com chuva*"; Comandante Celso Luiz pousou com pista molhada e considerou a pista boa e normal; Comandante Marcugio, da VARIG, considerou a pista muito boa até o momento; Comandante Romanato, da Gol, pousou com pista molhada e considerou a pista boa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Apenas um complemento, Sr. Relator. Eu posso só complementar essa relação dele? Eu não vou dar aqui o nome dos comandantes, mas 3 comandantes da TAM e 2 da Gol que tiveram contato direto comigo disseram que a pista é um verdadeiro sabão, um sabonete. Apenas para complementar, eu não gostaria.. porque o senhor sabe que hoje em dia o patrulhamento é muito forte nas empresas, mas 3 comandantes conversaram comigo pessoalmente e disseram que a pista é um verdadeiro sabão.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O relatório do dia 17 que eu quero complementar aqui...



O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Sr. Relator, eu só pediria a V.Exa. que se for ilações e puderem ser em forma de apartes nós vamos fazer todo tipo aqui.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, nós estamos investigando aqui Deputado André Vargas. No dia do acidente, nesse Livro de Ocorrências da Aeronáutica, consta que, “às 18:20/Z, teve decolagens para SBRJ, com 10 minutos, de separação devido a pátio lotado”.

Aí, tem o “ONE 6164, horário previsto 19:20/Z. Não tinha plano, não estava no sistema. Houve demora na autorização. E aí começa:

“O Gol 1697, pousado às 20:04/Z, informou pista escorregadia. INFRAERO informada, funcionários Gélson e Celina. Suspensas as operações de pouso e decolagem para RWY 35L, às 20:07/Z, e RWY 35R, operação para as aeronaves que aceitassem. Inspeção das pistas encerrada às 20:30/Z, com a informação de que não havia poças ou lâminas d’água.

Às 21:50/Z, TAM 3054 pousou na RWY 35R, aparentemente pouso normal, não conseguiu parar a aeronave na pista e foi lançada sobre a Avenida 23 de Maio. Subscrito à mão pelo ... Bombeiros acionados de imediato, mas foi observada dificuldade e demora para as viaturas saírem dos limites do aeroporto. Dados adicionais: o ONE 6179 pousara antes do TAM 3054, estava no táxi”.

Aqui, tem telefones de funcionários.

Relato do operador TWR:

“O TAM 3054 vinha em final normal, foi informado sobre pista escorregadia. Havia aeronave alinhada e outra cruzando pelo ponto de espera RWY 35R. Após o cruzamento, a aeronave alinhada na RWY 35L decolou e o TAM 3054 foi autorizado a pousar 35L”.



Aqui o relato, após o pouso e após a tentativa de parar: *“A aeronave ganhou velocidade, ultrapassou o final da pista, projetando-se na avenida”*.

Hora: 21:50/Z. Aí, ele diz aqui que informou a outra aeronave, que estava decolando, sobre o ocorrido.

Essa informação de que houve uma inspeção das pistas, encerrada às 20:30/Z, com a informação de que não havia poças ou lâminas d'água procede?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor. Se o senhor me permitir, vou ler esse trecho aqui dessa carta, que eu enderecei à nossa Procuradoria Jurídica.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - *“No dia 17 de julho de 2007, às 17h04, o vôo Gol 1697 reportou à Torre de Controle que a Pista 17-R, 35-L, pista principal, encontrava-se escorregadia. Cumprindo o rito de segurança, precisamente às 17h07, a Torre de Controle suspendeu as operações de pouso e decolagem, acionou a equipe da INFRAERO para inspecionar a pista e, em especial, a existência de acúmulo d'água, poças, capazes de promover a perda de aderência e aquaplanagem da aeronave. A equipe de empregados da INFRAERO, lotada na Gerência de Operações de Segurança do Aeroporto de Congonhas, reportou que a pista estava molhada, porém sem poças d'água. Essa situação, inclusive, impedia a realização da medida de lâmina, uma vez inexistir volume acumulado que pudesse ser traduzido em números. A informação foi repassada via rádio à torre de controle e encontra-se registrada no Livro de Ocorrências do Centro de Operações, bem como gravado em áudio”*. Nós temos isso em áudio. *“Abaixo segue o registro do Boletim de Ocorrências, inclusive identificando os empregados que aferiram a inexistência de lâmina d'água”*. A ocorrência foi escrita. O turno dele era das 14h às 22h, do dia 17. Está lá. Os comentários dessa dupla de funcionários que foi até a pista é a seguinte: *“Conforme solicitação do sargento Souto, da torre de São Paulo...*

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Os nomes conferem?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sargento Souto.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O Gélson e a Celina.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não. Nesse caso aqui, não é esse não. Nesse caso aqui, é o Sr. Molina, o B-4, e o D-4, Sr. Esdras Barros. E eu tenho



certeza de que foram eles, porque eu estive com eles. Esse nome que o senhor citou eu desconheço, Deputado. *“Conforme solicitação do Sargento Souto, da TWR, no período de 17h07 às 17h17, na pista 3517 e... — as duas pistas, não é? — permaneceram impraticáveis para realização de vistoria de verificação de lâmina ou poças d’água, devido às condições meteorológicas, chuvas. A vistoria foi realizada pelo Sr. Molina e pelo Sr. Esdras, e não foi evidenciada existência de poças ou lâminas d’água”*. Se o senhor quiser, é a última carta que eu fiz (*inaudível*).

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Era isso, Sr. Presidente, para tirar essas dúvidas em relação às informações que nós recebemos aqui da Aeronáutica.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Antes de passar a palavra ao próximo orador, vou dar uma explicação, até pela reclamação da Deputada Luciana Genro. Quero dizer que vários *reports* reservados da Aeronáutica já chegaram hoje à Comissão, os quais estou franqueando aos Parlamentares, sem tirar cópia, para verificação dentro da sala da Comissão.

Ao Relator, que não tinha conhecimento da chegada dos documentos, eu me encarreguei de trazer a cópia, para que subsidiasse a oitiva do questionamento da relatoria. O Relator tem que ter acesso a toda documentação. Como ele não teve, eu a trouxe; eu que a entreguei ao Relator, para que ele justamente questionasse. Então, não foi privilégio, só o detrimento para outros Parlamentares.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu só não entendo, Sr. Presidente. Eu acho muito correto que V.Exa. tenha dado as cópias ao Relator. Só não entendo por que não franqueou as cópias também aos demais Deputados,...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não, eu não vou franquear cópia.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - ... especialmente a quem foi o autor do requerimento, no caso, eu.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu não franqueei a cópia. Eu a forneci para ele fazer a oitiva. Ele vai me devolver. Vai voltar para a Comissão.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sim, mas eu solicitei o mesmo procedimento para mim e não fui atendida.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Só que, se eu der as cópias para todos os Parlamentares que solicitarem, o vazamento será efetuado,



sem que esta Comissão tenha deliberado qual é o critério de divulgação. Então, nós não poderíamos fazer isso. Então, eu permiti que V.Exa. tomasse ciência e visse todos os documentos que lá estão, como qualquer Parlamentar.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não é o caso de vazamento, Sr. Presidente. O próprio Relator já citou aqui os...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não há problema, com responsabilidade.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Só que eu tive que sair. Ir lá, tomar notas. Enquanto isso o documento já estava aqui com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mas o Relator não está prejudicando a oitiva. V.Exa. ainda não foi demandada. Estou apenas dando esclarecimento que foi o procedimento adotado. Certo ou errado, pode ser mudado no próximo, mas o procedimento foi esse.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor está se referindo aos áudios também, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não. Os áudios que foram recebidos até o momento foram lacrados e estão em cofre.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E qual vai ser o procedimento de V.Exa.?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Quando todos os áudios estiverem disponíveis aqui na Comissão, vou pedir uma sessão reservada para a gente deliberar.

Deputado Vanderlei Macris, o próximo orador inscrito. S.Exa. dispõe de 10 minutos, iniciando às 13h27min.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito obrigado, Sr. Armando, por estar presente nesta nossa CPI. Eu queria iniciar por essas obras do Aeroporto de Congonhas que estão prestes a terminar. O senhor sabe que elas foram orçadas em 141 milhões de reais e já estão em 219. Isso caracterizou um aumento de 252%. O senhor tem conhecimento disso?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Tenho, sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Existe, de parte do Ministério Público da União, dizendo que houve direcionamento, e do Tribunal de Contas da



União, que levantou 12 irregularidades nessa obra. O senhor tem conhecimento disso?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Tenho, sim, senhor. Tem irregularidades, sim, levantadas e não comprovadas.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E qual a sua opinião sobre essas questões de direcionamento de licitação e irregularidades praticadas nessas obras, com aumento de 252%?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Com relação a direcionamento, eu não tenho como responder ao senhor, porque foi anterior à minha volta para a INFRAERO. Eu não participei do processo licitatório. Agora, existem coisas que a gente tem que pensar e refletir muito, quando dessas afirmações. Existem empresas hoje, no Brasil...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Se o senhor puder ser bem objetivo, agradeço, porque tenho tempo muito limitado. Tenho uma série de perguntas a fazer ao senhor também.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, eu, então, voltando rapidamente ao assunto, eu não acredito que a INFRAERO, que alguém da INFRAERO tenha dirigido. Não é do meu conhecimento. Eu também não faço juízo de valor do passado, porque não eu presenciei. E...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sobre as irregularidades.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu não as tenho de cabeça, todas. Eu sei que foram apontadas irregularidades nas visitas de inspeção do Tribunal de Contas da União. E são todas ainda no campo da suposição, e todas ainda como irregularidades passíveis de comprovação. Então, eu não posso dizer para o senhor se elas procedem ou não. Eu tenho notícia de que elas foram levantadas.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. O consórcio que o senhor disse, OAS/Galvão, que venceu a obra para contrato de emergência de 20 milhões e 900 para a pista principal. O senhor disse que isso foi feito, um contrato. Como se deu esse... O senhor disse que são 4 consórcios que participaram, e apenas 1 foi vencedor, esse a que me referi agora, que o senhor disse na sua manifestação. Inclusive, o senhor disse que houve uma queda de 20 milhões para 19 e 900 em função do fato de estar lá mobilizada, com canteiro de obras etc.



O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Como foi essa decisão de escolher essa empresa?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Bom, o que foi feito, devido à urgência e à necessidade de se recuperar a pista, a Diretoria da INFRAERO decidiu convidar para apresentar proposta os 4 consórcios da licitação original, ou seja, que deram propostas na licitação original. Dentre esses consórcios, o ganhador foi um deles, um dos 4. Dois deles, que foram convidados, não se apresentaram, não deram proposta alegando que o tempo era muito rápido para o início, e eles estavam com problema de pessoal e equipamento para se comprometer com uma obra de tamanha envergadura em tempo tão rápido. Somente 2 consórcios apresentaram preço. Um foi o capitaneado pela OAS, que foi o vencedor, e outro capitaneado pela construtora Queiroz Galvão.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - De quem foi a decisão final, a palavra: é essa a empresa que vai realizar.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Da diretoria da empresa que referendou a escolha. A diretoria da empresa...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A diretoria da qual o senhor... Colegiada?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, eu não sou diretor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Está bem. Só para saber se era colegiada a decisão.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - É colegiada a decisão.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Está bem. Eu queria saber do senhor também em relação a essa questão do acidente agora, especialmente da pista. O senhor disse que o Coronel Gâmbaro e Moacir estiveram presentes.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Coronel Gâmbaro e Coronel Moacir.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Gâmbaro e Moacir, da ANAC, estiveram presentes com o senhor. O senhor sabe que isso pode ter apuração criminal, se houver, como uma das alternativas, a inadequação da pista para o pouso em relação a esse acidente. Não é? Portanto, o senhor tem conhecimento que o senhor e mais 2 coronéis da ANAC serão responsabilizados criminalmente se



houver — é evidente, quero deixar bem claro — uma idéia de que essa foi uma das causas principais, a pista. Eu soube, inclusive, que o Coronel Gâmbaro e o Coronel Moacir, nesse momento da aprovação junto com o senhor, eles ficaram dentro do carro, nem saíram do carro.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, não procede. Nós andamos a pista toda a pé, de cabeceira a cabeceira.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. Quer dizer, na verdade, a responsabilidade hoje... Quero apenas que o senhor colabore com essa investigação. E a sua informação é importante.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Estou aqui para isso, Deputado.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Foram 3 pessoas responsáveis pela liberação da pista: o senhor, o Coronel Gâmbaro e o Coronel Moacir. É isso?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu me senti responsável...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não foi para cima essa decisão mais.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, não. Eu me sinto responsável pela obra que executei, pelas condições da pista. Agora, a liberação da pista não compete nem a mim. Entreguei para a ANAC a pista em condições de operação.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Pois bem. O art. 8º do inciso 28 diz que a ANAC é responsabilizada pela... Então, o senhor diz claramente aqui que os 2 coronéis, Gâmbaro e Moacir, foram pela ANAC, responsáveis pela liberação da pista. Portanto, a ANAC foi responsável. É isso?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, eu disse que eles foram responsáveis pela inspeção junto comigo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Pois bem. A ANAC, para liberar, evidentemente, se baseou nas informações dessas 2 pessoas que estiveram com o senhor lá?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Provavelmente.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Como um dos pontos. Pois é, a ANAC liberou ou não liberou essa pista?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu disse para o senhor, não houve uma liberação formal.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Se não houve formal, só quero dizer ao senhor que, então, a responsabilidade objetiva da liberação ficou com o senhor e com os 2 integrantes da ANAC que estiveram presentes lá. Essa é a minha convicção pessoal, o senhor não é obrigado a concordar com isso.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. Com relação ao Aeroporto de Cumbica.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Pois não.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor disse que está no limite nos 20 anos de utilização dessa pista. Ela está com problemas de fissura e está no limite da sua utilização. O senhor acha que a continuidade, a redistribuição da malha aeroviária que o Ministro acabou de anunciar, isso vai manter esse processo, esse número de aeronaves aumentado em relação a essa pista de Cumbica. O senhor concorda ou não que essa pista não poderá ser reformada agora, se for mantido esse mesmo número de aeronaves pousando e decolando do Aeroporto de Cumbica agora?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu não defino a malha, mas eu só volto a afirmar, na minha opinião, como cidadão, como engenheiro e conhecedor do assunto, que a pista tem que ser reformada agora.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor diria assim, imediatamente?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Ou seja, na sua opinião, essa pista não poderia mais estar sendo utilizada?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, não disse isso.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Mas eu quero perguntar isso.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu vou responder para o senhor, Deputado. A pista está remendada. Remendada. E é uma coisa natural remendos de tapa-buraco, o que é feito normalmente em qualquer pista do mundo. O meu maior temor, principalmente meu, é que numa próxima estação chuvosa que se avizinha, ela possa apresentar uma anomalia ou um defeito mais freqüente, que



possa até inviabilizar sua operação no caso de chuva intermitente, vários períodos de chuva. É essa a minha colocação.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Além disso, pode furar um pneu de avião num pouso, se estiver com problema?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Do jeito que ela está hoje, nas condições em que ela está hoje, ela está, com certeza, operacionalmente segura.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sim, mas na continuidade, se não paralisar para obra agora, ela poderá daqui a pouco sofrer dificuldades, inclusive com essa possibilidade?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Poderá.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Poderá. Está bem. Sr. Presidente, só para concluir, uma última pergunta. O senhor fez uma viagem recentemente, Sr. Armando? Por acaso, teria sido com passe livre ou gentileza de alguma empresa?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, senhor. Paguei.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito obrigado. Era apenas o registro que eu queria fazer.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não sei nem o que é passe livre. Nunca usei.

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

A próxima oradora inscrita é a Deputada Luciana Genro. S.Exa. dispõe de 10 minutos, de 13h37 até às 13h47. Pediria, da mesma forma que os antecessores, que nós cumpríssemos o horário.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sr. Armando, há uma coisa que eu não consigo entender no seu depoimento. O senhor insiste em afirmar que a pista é segura. Entretanto, como o próprio Relator já descreveu, há várias ocorrências de diversos pilotos em dias de chuva reclamando da pista escorregadia. Tivemos uma tragédia que aconteceu naquela pista, onde uma das hipóteses para o acidente é que a pista estava muito escorregadia. Mesmo que essa não seja a única razão, mas, certamente, compôs o quadro que levou ao acidente. O Governo colocou a Polícia Federal a investigar as condições da liberação da pista. E ainda assim o



senhor continua insistindo que a pista é segura. Em que o senhor se baseia para dizer isso?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Meu conhecimento e a minha experiência como engenheiro. A pista, em termos de geometria, em termos de declividades transversais e longitudinais e em termos de atrito, é segura.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas como pode ser segura uma pista em que vários pilotos reportam que ela está escorregadia em dia de chuva? É normal que uma pista seja escorregadia em dia de chuva?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Então, a pista não é segura.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - A pista, volto a afirmar para a senhora, a pista está em condições que atendem todos os requisitos de segurança para sua operação.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Bom, mas, então, esses requisitos de segurança não incluem o fato de a pista estar ou não escorregadia. Porque, se os pilotos relataram aos controladores, isso está no Livro de Ocorrência da Torre. Nos dias 15, 16 e 17, inclusive momentos antes do acidente, os pilotos relataram que a pista estava escorregadia, e o senhor insiste em dizer que uma pista escorregadia é segura?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Insisto para a senhora que a pista foi executada com qualidade, com eficiência, da melhor maneira que poderia ser feita. E continuo repetindo para a senhora: a pista do Aeroporto de Congonhas é segura.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu, realmente, não consigo entender. Eu fico muito indignada, porque acho que há uma tentativa da INFRAERO e da ANAC de tentar escamotear o problema da pista. Por isso que a ANAC veio aqui, com o seu Presidente, dizer que a ANAC não tem nada a ver com a pista, nada a ver com a pista.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - A culpa é da pista.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - O senhor quer um aparte, Deputado? Mas eu não vou lhe dar porque eu tenho pouco tempo. O senhor vai se inscrever depois.



A ANAC diz: “A pista é da INFRAERO, nós não tivemos nada que ver com isso”. O Regimento Interno da ANAC diz que ela deveria fiscalizar a construção, a reforma e a modernização dos aeródromos. Aí o Presidente Zuanazzi disse que isso não foi reforma, nem construção, nem modernização, foi apenas uma manutenção. Um jogo de palavras para se eximir da responsabilidade da pista.

E os pilotos relatando a pista escorregadia. Os controladores de vôo pedindo a medição. A INFRAERO insistindo em dizer que a pista é segura.

Eu só posso concluir que existe uma tentativa de se eximir da responsabilidade, porque, para mim, está evidente que a pista contribuiu. É evidente, também, que a pista não foi o único fator. Nós temos outros fatores. Nenhum acidente aéreo acontece por um único fator. Tanto a pista não foi o único fator que vários aviões pousaram e decolaram lá, e não ocorreu nenhum acidente, embora vários incidentes, como o da Pantanal no dia anterior.

Mas eu não consigo entender a sua insistência em dizer que a pista é segura, diante de tantas evidências que demonstram que a pista não era segura. E mais, ela foi entregue sem uma análise séria das suas condições. Porque, se não há sequer um laudo de liberação da pista para uma pista que sofreu reformas tão importantes que sequer *grooving* ela tem, é porque não houve essa análise séria.

Então, eu não consigo aceitar a sua afirmação, tão categórica, de que a pista é segura, diante de uma — que, para mim, ficou evidente — negligência na entrega da pista, quando a ANAC não cumpriu seu papel. Talvez a INFRAERO até tenha cumprido o seu, de construir a pista, mas a ANAC não cumpriu o seu papel de fiscalizar e ver se, de fato, aquela pista estava em condições. E, aparentemente, também não cumpriu o seu papel o Comando da Aeronáutica, porque o Regimento da ANAC também determina uma consulta ao Comando da Aeronáutica.

Então, se o senhor construiu, e a ANAC não fiscalizou, de quem é a responsabilidade? Não é sua, a ANAC diz que não é dela, não é de ninguém, 200 pessoas morreram, e ninguém assume a responsabilidade por uma pista que vários pilotos descreveram como escorregadia e que o senhor insiste em dizer que é segura.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - A pista, volto a insistir... não adianta, não seria uma inspeção de último dia que iria dizer se a pista estava boa ou



estava ruim. Uma pista, uma obra demanda um tempo para ser feita. E, durante todo esse tempo, eu acompanhei *pari passu*. E a pista, só volto a dizer para a senhora, a pista foi bem-feita, a pista atende todas as condições de drenagem, de coeficiente de atrito. Agora, se a ANAC não deu qualquer papel, ou homologou, ou de liberação, não compete a mim. Eu entreguei no dia...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Então, o senhor está assumindo a responsabilidade de que, se...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, senhora...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - ...for concluído que a pista não estava em condições de ser liberada, a responsabilidade foi sua.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu represento uma empresa, eu não sou uma pessoa só.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sim, mas o senhor disse que foi lá...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Fui...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - ...inspecionou, acompanhou todas as obras. Então alguém é responsável, é o senhor, então. Se a pista contribuiu para o acidente, de alguma maneira, porque ela não estava bem-feita ou ela foi entregue sem as devidas condições, a responsabilidade foi sua. Esse, para mim, é um dado importante porque, até agora, eu não sabia quem era o responsável.

Eu gostaria só de lhe fazer mais uma pergunta antes que o meu tempo acabe.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Diga...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Esse segundo momento... O senhor construiu a pista, disse que ela estava em condições: esta verificação de nível de água na pista, quando ela é feita... que foi feita, inclusive no próprio dia do acidente a pedido dos controladores, essa verificação, estes funcionários são subordinados à sua Superintendência ou a outra superintendência?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, senhora. Eles são funcionários do Aeroporto de Congonhas. Eu sirvo à INFRAERO, sede em Brasília.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Esses funcionários que verificaram não são funcionários da INFRAERO?

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



O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - São da INFRAERO, do Aeroporto de Congonhas, são lotados no Aeroporto de Congonhas.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Certo, então não têm nada a ver com a sua Superintendência...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, senhora.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Essa liberação momentânea da pista é responsabilidade dos dirigentes da INFRAERO no Aeroporto de Congonhas.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhora.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Obrigada.

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

Próximo orador inscrito, Deputado Otavio Leite. S.Exa. dispõe de 10 minutos, iniciando às 13h45min, terminando às 13h55.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Dr. Armando, o senhor tem informações sobre... no âmbito das obras realizadas em Congonhas, no que diz respeito ao custo dos *fingers*, que teria havido um acréscimo de cerca de 252% entre o preço contratado e o preço da execução final do contrato, dos *fingers*? Tem notícia disso?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu não sei como lhe responder essa pergunta aqui.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Dr. Armando, há um aparelho, pelo que soube, chama-se muméter...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - MuMeter...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - ...MuMeter, que tem a finalidade de medir a lâmina d'água, muito utilizado em países nórdicos, no Alasca, porque, enfim, os aviões pousam pelos 4 cantos da Terra, nas condições mais complexas possíveis. E, portanto, a tecnologia acompanha essas dificuldades para ajudar a superação dos problemas que os pilotos enfrentam.

Esse aparelho, eu indago, do ponto de vista técnico, tem a finalidade de fazer essa medição automática e permitir à torre, em função da espessura dessa lâmina d'água, chegar a uma equação "x" que permita dizer: "*Olha, o atrito vai ser menor*"; "*o atrito vai ser maior*". É isso? Esse aparelho está permanentemente em uso? Ele...



queria saber mais sobre esse aparelho. Ele, na verdade, foi implantando há muito tempo em Congonhas? É uma novidade? E ele é muito útil ou não?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - O equipamento chamado MuMeter... nós já estamos agora na versão 6. A INFRAERO comprou, 20 anos atrás, 4 MuMeters da versão MK4, nós estamos no MK6 hoje. Eu queria esclarecer ao senhor: esse equipamento é puxado por uma caminhonete, ele simula... ao jogar água no pavimento, ele simula uma lâmina d'água de 1 milímetro de espessura. E ele... Essa medição, esse resultado é justamente a resistência da roda, que é puxada para trás, arrastada contra o asfalto. Essa resistência do asfalto com o MuMeter, com essa roda, é que dá o...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Um coeficiente qualquer de menos atrito ou mais atrito.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Exatamente, coeficiente de atrito. Ele não serve para medir lâmina d'água, o senhor está enganado. Ele serve para medir atrito. Só que ele mede atrito simulando uma lâmina d'água.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Ele é utilizado só em simulações ou, em meio a uma tempestade: "*Pega lá o aparelho MuMeter, e vamos fazer a medição*". Como é feito isso em circunstâncias concretas?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Normalmente, um aeroporto como Congonhas, que é muito utilizado, e o emborrachamento do pavimento é muito em função da grande movimentação de aeronaves, nós estamos fazendo ele semanalmente. Semanalmente, depois que o Aeroporto encerra, nós vamos ver a pista, limpar, lavar, remover borracha deixada pelos pneus, se for o caso, e é passado esse equipamento, esse aparelho MuMeter para definir qual o índice de atrito daquele momento.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Ou seja, ele tem que ser utilizado sempre em experimentos.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Ele é utilizado não é em experimento, ele é utilizado para aferir a condição do pavimento, de atrito.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sim, não me expressei bem. Quis dizer o seguinte: ele só pode ser utilizado depois numa experimentação, na precipitação provocada, induzida de água, e aí, sim, ele é aplicado para...



O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Ele pode ser feito a seco também, e foi feito.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Entendi.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Mas a gente passa ele, normalmente... A norma manda que passe simulando uma lâmina d'água, justamente, para você ter uma condição ruim de atrito, e a gente checar se aquele atrito está compatível com a pista.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - A utilização do MuMeter foi considerada quando da liberação da pista?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Uma hora antes da liberação original da pista, nós passamos o equipamento MuMeter, eu já passei para o Sr. Relator as condições de...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - E tinha o coeficiente...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - ...Está ali o coeficiente. Em média, está lá.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Armando, o senhor há de compreender que aqui nós procuramos tecer considerações tanto quanto possível construtivas, sempre nessa procura, independentemente da matiz política, porque nós estamos diante de um quadro extremamente complexo. Isso também nos angustia. E o senhor utilizou essa expressão que revela um sentimento que é importante na condição humana. E eu quero invocar, dentro dessa perspectiva do sentimento mais profundo, do homem que tem mais de 20 anos de dedicação à engenharia na INFRAERO, uma empresa importante do Brasil, que o senhor voltasse um pouco ao tempo e me respondesse 2 perguntas. Ao longo desse processo, sobretudo na etapa mais próxima, que decisões, ao seu juízo, deveriam ter sido tomadas em relação a planejamento para que se evitasse, do ponto de vista da estrutura da responsabilidade, da infra-estrutura das pistas brasileiras e que não foram tomadas, que decisões deveriam ter sido tomadas e não foram tomadas?

Aí a segunda pergunta: que decisões o senhor assistiu serem tomadas, importantes, e que não foram executadas? Sim, houve um diagnóstico, se decidiu: "*Olha, temos que tomar tal e qual providência*", e o tempo passou e essa providência não foi tomada. Não sei se me fiz entender. Queria que o senhor puxasse por esse



viés nobre e importante e muito sério que é a expressão de um sentimento que se intitula angústia.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Durante a ... Quando foi feita a licitação original, que foi incluída a pista auxiliar de Congonhas, foi uma decisão tomada e dentro de um planejamento que a empresa tem. Com relação à pista auxiliar, desculpe, à pista principal, ela não foi incluída no rol e nessa licitação original porque ela não se apresentava ainda com aquela necessidade de ser recuperada e de ser mantida, buscar as suas condições ideais num futuro próximo.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Nós estamos falando de que época?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Agora. Estou falando de 2006, 2005 para 2006.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - O.k.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu confesso ao senhor que a única coisa que pode me... de ser uma decisão...

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

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - ...Dentro do nosso planejamento, do planejamento da INFRAERO, que me incomoda se não for ser tomada agora, é a recuperação da pista principal de Guarulhos, agora neste momento.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Perfeito.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Quanto às outras obras, eu não tenho, eu não acredito que nada foi tomado fora do tempo.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - E, finalmente, uma indagação: nós tínhamos um modelo muito verticalizado: INFRAERO, ANAC era o DAC, e a Aeronáutica, extremamente conectados dentro da execução das suas atividades, seus misteres.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Houve o advento da ANAC. Na sua perspectiva histórica da sua experiência, modelo DAC, modelo novo, ANAC, o senhor sentiu muitas dificuldades, acréscimos em dificuldades de diálogo, de conexão administrativa para que as providências pudessem ser tomadas com



velocidade e com harmonia, com mais entendimento? Queria sua opinião sobre essa dicotomia DAC—ANAC, modelo DAC—modelo ANAC.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - O senhor me faz uma pergunta muito...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Difícil?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - ...inteligente e muito difícil. É...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Mas fique à vontade. Acho que a sua opinião como engenheiro...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, a minha opinião é que normalmente, quando se cria um órgão novo, que foi a ANAC, que imediatamente substituiu e à qual antecedeu o DAC antigo, claro que existe normalmente uma dificuldade inicial de adaptação. Mas não vejo, eu não vejo, inclusive até para mim, porque eu tenho vários amigos que hoje fazem parte da ANAC, que foram companheiros meus de INFRAERO no passado. Então, eu tenho até um diálogo mais fácil. Mas eu diria que eu não vejo que exista uma conexão ou uma dificuldade de conversa entre ANAC e INFRAERO. Talvez até pudesse haver mais. Talvez pudesse até haver um encontro mais direto. Mas não seria no meu nível, normalmente, se encontra num nível de direção, que não é o meu nível.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Muito obrigado, Sr. Armando. Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Otavio Leite. Próximo orador inscrito, Deputado Rodrigo de Castro. V.Exa. dispõe de 10 minutos, iniciando 13h55min até 14h05min.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Obrigado, Sr. Presidente.

Dr. Armando, obrigado pela sua presença aqui. O senhor falou no seu depoimento que acha que a terceira pista a ser construída em Guarulhos deve ser muito bem pensada. Na sua opinião, o senhor acha que deve ser construída a terceira pista?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Só quando a necessidade justificar. Eu acho que antes de construir a terceira pista de Guarulhos, nós temos que fazer, no meu entendimento, a segunda pista de Campinas. Nós temos coisas a serem feitas. Isso é minha opinião pessoal. Não estou falando em nome de ninguém, estou



falando em meu nome pessoal. Eu acho que eu já disse que na Terminal São Paulo não pode ser estudado Guarulhos em separado. Os 4 aeroportos que constituem a TMA São Paulo têm que ser estudados juntos. E não é opinião só de uma pessoa que tem que prevalecer, tem que ser uma reunião de consenso, capitaneada pelo Ministério da Defesa, que tem que levar esse estudo à frente. Afinal de contas, é uma atribuição do Ministério da Defesa que, eu tenho certeza, não se furtará em fazer.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Ou seja, o Presidente Lula anunciou a construção de um novo aeroporto, que foi desmentido pelo Ministro Nelson Jobim, falando da importância da construção da terceira pista em Guarulhos. O senhor naturalmente está emitindo uma opinião pessoal, mas que acha mais importante uma segunda pista em Campinas e não uma terceira pista em Guarulhos.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - O problema hoje... Nós temos que... Eu disse que o... Nós temos que resolver os problemas mais críticos e os mais imediatos. Não adianta eu ficar pensando num longuíssimo prazo se eu não tiver feito a lição de casa dos problemas recentes.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Certo. Quando o senhor fala dos problemas mais críticos, o senhor disse também que é emergencial a reforma agora da pista de Guarulhos, de 3 mil e 700 metros.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu não diria que é emergencial. Emergencial é...

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - É que o senhor falou que precisa ser feito agora.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu acho que tem que ser feito agora. A minha opinião de técnico é que tenha que ser feito agora.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Certo. Ou seja, se ela...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Ela está em operação segura.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Hã-hã.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Mas ela tem que ser feita. É um pavimento de 20 anos. Ele não resiste mais muito. Me mete medo uma futura estação chuvosa que se avizinha, e a gente não está tomando uma atitude definitiva com relação à recuperação integral do pavimento da pista de Guarulhos.



O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Já há uma licitação, já foi feita uma licitação para essa reforma?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Já, essa pista já está contratada.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Qual é a firma vencedora?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - É um consórcio formado pela Construtora Queiroz Galvão, Constran e Serveng-Civilsan. São 3 empresas.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor falou também que deve ser feito agora, e foi dito aqui que chegou à situação limite dela, que a média é de 20 anos. Eu volto a insistir: nós tivemos 2004, 2005, 2006 e estamos no final de 2007. Por que não foi feito antes se já se sabe que o tempo normal de uma pista é de 20 anos? Ou seja, por que a INFRAERO deixou completar os 20 anos para só então cuidar da reforma?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Bom, eu disse no início, Deputado, que não se pode pensar nem na TMA, na Terminal São Paulo, nem em pistas, independentemente dos 4 aeroportos que compõem essa região de São Paulo, incluindo Campinas. Eu não estava na INFRAERO nesse tempo. Eu saí da INFRAERO por um período de 5 anos e, sinceramente, não sei lhe dizer por que não foi priorizado. Eu sei que ela foi contratada em 2004. Na realidade, essa licitação ocorreu, e o contrato foi de 2004. Mas ela não foi feita porque tinha uma necessidade maior que era a pista menor de Guarulhos, que já foi recuperada. A seqüência eu até disse: primeiro, foi a pista secundária de Guarulhos, depois, a pista secundária de Congonhas, depois a pista principal de Congonhas e agora a pista principal de Guarulhos. Então, eu não vou fazer juízo de valor se deixaram, ou se foi oportuno, ou se não foi, ou se não foi na época apropriada. O que eu digo é o seguinte: a época apropriada é agora. A época apropriada de fazer essa obra é agora. Ela já sofreu as intervenções de tapa-buracos ou de recuperação localizada durante muito tempo. Agora, na minha visão como técnico, como engenheiro, eu volto a insistir que ela deva ser feita agora.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Nós estamos aí a 3 meses da estação chuvosa. O movimento de Guarulhos agora vai aumentar muito por conta do problema, inclusive, em Congonhas. Nesses 3 meses, mesmo com esse movimento aumentando, o senhor acha viável reformar toda essa pista?



O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu volto a falar uma palavra que foi dita pelo Ministro da Defesa. Ele não negligenciará a segurança em detrimento do conforto de quem quer que seja. Então, eu volto a afirmar, eu acho que essa pista tem de ser feita agora.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Antes da chuva, é possível ela ser feita em 3 meses?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Nós pretendemos, em princípio, se nós começarmos agora, lá para o final de outubro, começo de novembro, entregar essa pista. Antes de dezembro, da alta estação, a gente tem condições de entregar.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor disse que o *grooving* não seria uma condição importante ou primordial para a pista de Congonhas, não é isso?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Ele é importante, depende da condição do tempo. Se estiver chovendo, com chuva forte, com asfalto com lâmina d'água, ele é de transcendental importância, que ele evita a aquaplanagem. Agora eu estou dizendo que ele não é condição *sine qua non* para operação de uma pista. É essa a minha colocação.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Ou seja, ele já deveria ter sido feito, então, há muito mais tempo?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, porque ele só pode ser feito depois que o concreto asfáltico adquire um determinado período de maturidade. Como o asfalto... Se ele não tiver curado, como se diz na linguagem de engenharia, eu não posso fazer esse tipo de intervenção.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Na carta da INFRAERO, o senhor disse que... O senhor assina também, é um dos signatários, disse que os técnicos assumem a responsabilidade apenas pelas ações estritamente técnicas.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Ou seja, quais são as outras ações que estão...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não sei, eu estou dizendo que eu não conheço outras. Eu me ateno às que são de minha responsabilidade, que são as técnicas.



O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor não conhece, então...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não. Eu não sei até onde o senhor quer chegar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deixem-me só... me permitam uma interrupção rápida, porque eu acho que é importante o registro público. A Aeronáutica está acabando de entregar os dados da caixa-preta oficialmente aqui para a Comissão. Eu estou assinando o recebimento.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, eu gostaria que o senhor já definisse um horário para fazermos uma reunião secreta ou, pelo menos, reservada para..

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Às 14h30min nós vamos interromper este depoimento. Retornaremos às 15h e antes do início da oitiva do depoente das 15h, faremos a reunião. O.k.?

Pode continuar. V.Exa. tem mais 2 minutos, Deputado Rodrigo.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - É, não é que eu esteja dizendo. O senhor assinou aqui, assume a responsabilidade apenas pelas ações estritamente técnicas. Ou seja, existem outras ações, então?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - As ações que são da minha competência, da minha responsabilidade e do meu domínio são as técnicas e sobre essa é que eu posso falar.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Agora, o senhor fala também que os técnicos da INFRAERO alertam a sociedade, inclusive, de que estão sendo submetidos a condições insuficientes de trabalho. Essas condições insuficientes de trabalho prejudicaram aí as reformas em alguma dessas pistas?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, ainda não, senão eu já teria falado antes.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Permita-me uma interrupção. Eu estou rubricando o lacre, estou determinando o envio para o cofre. O.k.?

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Ou seja, todas as condições... as reformas da pista foram feitas com toda a segurança, dentro de todas...?



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Rodrigo, o Deputado Marco Maia, com o Deputado Rocha Loures, estão encarregados de colocar o cofre.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Todas essas reformas que foram feitas ou que estão sendo feitas, tanto na pista de Congonhas quanto na pista de Guarulhos, não há nenhuma interrupção, tudo corre conforme o prazo, está tudo em perfeitas condições?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, senhor. A pista de Guarulhos, essa reforma da pista de Guarulhos, que nós nos referimos há pouco, sofreu, por enquanto, um adiamento *sine die* em função do acidente de Congonhas. Então, nós devemos, num futuro próximo, eu espero, recontinuar, recomeçar e redefinir a data do início dessas obras.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Para concluir, Sr. Presidente, minha fala, o Deputado Vanderlei Macris tem um questionamento.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, eu achei muito importante a fala do Dr. Armando num ponto que ele deixou claro, repetindo as palavras do Ministro: não vai privilegiar o conforto em detrimento da segurança. E eu gostaria que o Ministro o ouvisse. E se assim não fosse, Sr. Armando, que o senhor fizesse um relatório, estou solicitando a V.Sa., e remetesse ao Ministro, porque nós já tivemos um acidente de grandes proporções agora, não é? O senhor acaba de dizer que a pista poderá estar perigosa a partir de agora, então, eu gostaria que V.Sa. remetesse um relatório ao Ministro para que ele tomasse conhecimento das preocupações que o senhor tem de que essa obra seja agora, que essa pista seja reformada e não tenha uma afluência de tráfego, como vai ter a partir de agora, e se tornando uma pista perigosa e podendo ter novos acidentes.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Macris. Faltam 25 minutos para o horário estabelecido. Eu vou fazer o seguinte: em vez de dar os 10 minutos, passarei a dar para os próximos oradores 5 minutos, para que tenham mais oportunidade de falar.

Próximo inscrito, Deputado Gustavo Fruet. S.Exa. dispõe de 5 minutos, de 14h05min às 14h10min.



O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Obrigado, Presidente. Até por oportuno, Presidente, duas perguntas ao final. Primeiro, se haverá sessão deliberativa esta semana.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Amanhã, às 9h.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - E com relação ao procedimento da caixa-preta. É um assunto...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Vamos debater às 15h.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Será debatido para definir se será ou não... se haverá ou não sessão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Nós vamos debater em reunião reservada.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Dr. Armando, só em caráter complementar e também de forma objetiva, eu pergunto o seguinte, só para incluir. O senhor, quando voltou para a INFRAERO, voltou na função de efetivo ou para uma função comissionada?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Voltei numa função comissionada. Esse cargo é um cargo comissionado que eu ocupo hoje.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Tá. O senhor é anistiado da empresa?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Como?

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Anistiado?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, senhor. Eu pedi demissão, eu aderi a um Plano de Demissão Voluntária.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - A INFRAERO enviou à Justiça Federal um relatório de 20 páginas que defende as condições da pista de Congonhas, com base em medições do nível de atrito do solo realizadas nos dias 13 de junho e 19 de julho, 2 dias depois do acidente. O senhor assinou esse relatório?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - A carta que eu encaminhei com esses relatórios está na mão do Sr. Relator.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Muito bem. Esse relatório não tem sigilo?



O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, quem mandou esse relatório foi a INFRAERO. Eu simplesmente fiz uma carta para a assessoria jurídica, para a Procuradoria Jurídica, dando argumentação para fundamentar a resposta ao Ministério Público.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Tá. Ontem, o Superintendente da INFRAERO na Região Sudeste, Sr. Edgar Brandão Júnior, afirmou que a vida útil do pavimento está ultrapassada em 2 anos, conforme o senhor já destacou, aumentando os gastos das aeronaves e suas manutenções. Explicou que a pista não tem problema de atrito e nem formação de poças, mas frisou a existência das fissuras. E até agora, disse, a INFRAERO tem feito operações tapa-buraco para contornar o problema, mas a reforma tem de ser feita imediatamente, defendendo inclusive o fechamento da pista principal.

Na seqüência, o Presidente da INFRAERO, o Brigadeiro J. Carlos Pereira, afirma que o problema é que a ANAC está tentando protelar as obras para março. Eles já estão alegando que, se interditar a pista, vai aumentar o caos aéreo. Quem define a prioridade, quem define a realização desses investimentos na INFRAERO e no Governo?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Quem define o investimento é a diretoria da INFRAERO, por intermédio do seu Diretor-Presidente.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Ou seja, então, não precisa essa consulta da ANAC, como declarou o Brigadeiro?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, a ANAC participa, porque a ANAC tem que saber o que está acontecendo e ela inclusive, a própria ANAC, que emite o NOTAM, a notificação internacional, no caso de interdição parcial ou total de algum equipamento aeroportuário.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Só para insistir também, o fato de haver essa transferência de vôos de Congonhas para Guarulhos compromete a segurança em razão do estado da pista?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - A segurança não, mas se a pista apresentar algum problema no período de chuva, se não for tomada ação agora, pode comprometer. E ela não conseguiu o aeroporto de Guarulhos absorver toda a carga que será desviada ou transferida, no caso, de Congonhas para Guarulhos.



O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - E, por fim, uma opinião pela sua experiência na INFRAERO. Nós iremos ouvir daqui a pouco o Brigadeiro Pereira, e há notícia de que ele poderá ser substituído. Na sua avaliação, a substituição do Presidente da INFRAERO resolve o problema da crise aérea, resolve a falta de articulação do Governo?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Deputado, o senhor me permita não responder essa pergunta, porque seria uma opinião pessoal minha e não do técnico, como eu me propus a falar aqui.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Próximo orador inscrito, o Deputado Carlos Willian. S.Exa. dispõe de 5 minutos.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Dr. Armando, o senhor já notou que depois dessa participação efetiva dos nossos colegas, quase nada sobra para quem se inscreveu por último. Mas, mesmo assim, o senhor disse que estava sendo condenado antecipadamente. E no momento até se emocionou. Quem é que está condenando o senhor?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - A opinião pública, a imprensa, de uma maneira geral, ou seja, todas as pessoas que ouviram, num primeiro momento, ou tiveram notícia do acidente... o grande culpado, o grande vilão da história, num primeiro momento, continua sendo a INFRAERO e sendo a pista de Congonhas. Eu, como participei da obra, participei de todos os eventos, acompanhei o Presidente da INFRAERO na hora do acidente, 3 horas depois nós chegamos em Congonhas, eu me senti muito... como vou dizer, a minha pessoa, como técnico, como trabalhador e como engenheiro, e a própria INFRAERO sendo crucificada antes de qualquer conhecimento, sem qualquer conclusão de averiguações...

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Deixe-me aproveitar a oportunidade do entendimento profissional de V.Sa. A pista escorregadia, pelo que tenho conhecimento, e já pousei em várias pistas escorregadias... o que pode acontecer com a aeronave é ela dar uma derrapada, sair de lado, perder o equilíbrio, podendo até dar uma tombada de asa, alguma coisa nesse sentido. O que houve com o avião da TAM é que ele pousou dentro da linha de pouso e atravessou toda a pista. O senhor acha, pelo conhecimento que o senhor tem da pista, que isso pode ser pista



escorregadia, não conseguir frear nada, ou seja, com quase a mesma velocidade que pousou chegar lá na frente?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Deputado, eu queria pedir licença ao senhor para não externar a minha opinião antes da conclusão das investigações. Eu volto a frisar: a pista entregue em operação no Aeroporto de Congonhas atende todos os requisitos de qualidade, em termos de atrito, de geometria. Agora, digo para o senhor uma coisa: eu não acredito que uma pessoa consiga aquaplanar — se é esse o termo que foi usado — numa distância de 1.500 metros. Quem aquaplanar, aquaplanar e perde o controle imediatamente. Ninguém aquaplanar em linha reta. É físico.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Pois não. Essa era a pergunta principal de que eu precisava. O que houve com o avião da Pantanal? Ele aquaplanou?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não sei. As investigações dirão. O que eu posso lhe dizer é que as condições no momento da pista... a pista se encontrava molhada. É um avião leve. É um avião lento. É um avião que pousa curto. É um avião próprio para pousar em grama, em piçarra. Eu não acredito que ele tenha derrapado. Eu não considero essa possibilidade.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - O.k. Deixe eu lhe dizer...

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

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Acabou o tempo?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mais 1 minuto.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Mais 1 minuto. Veja só: o senhor disse que está sendo, às vezes, condenado antecipadamente, no que eu até concordo com o senhor, principalmente por uma verificação que nós estamos vendo. Por tudo que o senhor disse até aqui, eu acho que já é claro e patente que realmente a pista tem condições de pouso. Inclusive eu estive com 3 pilotos, que pousaram em condições molhadas na pista, e todos eles me garantiam que a pista tem condições de pouso e que não há problema de o avião chegar no final, como ocorreu. Tanto que foi dito também que, a olho nu, não há possibilidade de fazer uma vistoria na pista porque o limite de aquaplanar seria 3 milímetros, a altura de uma prata de 50 centavos (*exibe moeda*), e que isso, a olho nu, não daria para ver



se teria água ou não. Eu estou acabando de fazer aqui um teste — olhe para o senhor ver. É lógico que, a olho nu, existe possibilidade de saber se tem 3 ou não centímetros numa pista igual àquela. Portanto, conforme tem um programa na *Discovery*, dos Estados Unidos, eu acho que esse mito de que o avião aquaplanou até o final está derrubado. Não existe essa possibilidade.

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

Próximo orador inscrito, Deputado Fernando Gabeira. S.Exa. dispõe de 5 minutos.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Uma das afirmações do contrato de recuperação da pista é que ela era uma obra emergencial.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Como nós podemos analisar o fato de que uma obra dessa natureza seja emergencial num aeroporto que passou por reformas tão amplas, com essas reformas amplas sendo perfeitamente licitadas dentro do prazo como obras normais? Quer dizer, o que determinou, na política infra-estrutural da INFRAERO ou do próprio Governo, que as obras de recuperação da pista fossem emergenciais e as outras fossem normais? Não houve aí um problema de planejamento?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Deputado, eu queria esclarecer ao senhor — eu até já fiz uma certa colocação com isso —, no ano de 2004 para 2005, quando foi contratada a pista secundária e a reforma do terminal de passageiros, não se detectou na pista principal qualquer necessidade de incluí-la naquele pacote, porque ela não apresentava naquele momento...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Quando foi isso?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - De 2004 para 2005. Em 2006, a INFRAERO tentou fazer uma licitação, como foi levantado aqui, de incluir a torre de controle e a pista de Congonhas, onde houve colocações do Tribunal de Contas da União, em suas investigações, em suas auditorias, recomendando que aquela licitação só progredisse depois de feitos consertos e reparos no que competia à qualificação das empresas participantes, entendendo o Tribunal de Contas que a licitação seria restritiva. Isso começou, isso foi, a INFRAERO voltou, de forma que não se deu prosseguimento adequado à licitação — isso tem que ser dito — e



começou o empoçamento d'água, começaram a aparecer os problemas na pista, e a direção da INFRAERO, a direção colegiada da INFRAERO, a Diretoria Executiva, resolveu chamar para si essa responsabilidade e convocar os 4 consórcios que participaram da licitação original a ofertar preço a partir de uma planilha que a INFRAERO entregava com os seus preços, os preços compatíveis, observando o que preconiza a LOA, o que preconiza o TCU, observando sempre que possível as condições de SICRO e SINAPI como balizador de preços.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Em dezembro de 2006, foi determinado, então, que a pista tinha que ser reformada, que era uma questão de emergência. Agora, essa constatação de emergência... Dezembro de 2006, a partir de informações da Aeronáutica. Fizeram uma reunião e definiram que tinham que começar as obras. Do ponto de vista de planejamento, não falhou alguma coisa aí? Nós vemos que Congonhas foi considerado um *hub*, a pista precisava... Foi construído um belo aeroporto por fora, mas a pista, que era a infra-estrutura básica, precisava de reparos, que foram feitos emergencialmente. Constata-se, depois da emergência, que houve algum problema, e o movimento é levado para Cumbica, cuja pista também precisa de reforma. O senhor não acha que estamos na hora de criar um plano nacional voltado para investimentos a médio e longo prazo, para que tenhamos segurança a mais nesse aspecto de que as obras estão todas caminhando, inclusive aquelas que podem desafogar em certos momentos a...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Deputado, eu não tenho a mínima condição de discordar do senhor nesse tópico. Quando eu disse no começo que não só o Terminal São Paulo, os 4 aeroportos que estão mais próximos do arredor de São Paulo... O sistema brasileiro tem que ser estudado como um todo, não pode ser visto independentemente. O senhor vê que as pessoas dizem que o *hub* que foi criado em Congonhas o mercado levou. Sim, o mercado leva porque é mais conveniente para ele. Isso é óbvio. Mas eu acho que as condições de todo o conjunto de pistas, não só São Paulo, mas de todo o País, têm que ser pensadas. Eu só queria fazer uma pequena defesa a meu favor: é que a obra de Guarulhos, dessa pista, já está contratada desde 2003. Então, houve um planejamento. Ela não foi feita, porque eu disse, ela... Como a gente não pode dissociar as pistas da região de São Paulo, a gente tem que priorizar qual a mais crítica, qual a que precisa sofrer



uma intervenção mais urgente ou de maneira mais definitiva. Concordo com o senhor.

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

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Só um instante.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Já passou...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Só um minuto. No caso de um plano, qual o espaço de tempo que o senhor acharia conveniente para nós formularmos um projeto no Brasil?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu acho, Deputado, que, como o Brasil estava isento de acidentes dessa monta, o setor aéreo ficou um pouco esquecido. Eu acho que ele ficou um pouco, eu não vou dizer que ele ficou defasado no tempo, não. Eu acho que o menos culpado, puxando um pouco para o lado da INFRAERO, dessa situação toda, eu acho que é a INFRAERO, porque a INFRAERO tem que colocar a infra-estrutura à disposição, o terminal de passageiros, as pistas e tudo mais. Eu digo... E, na realidade, quando há o represamento de cancelamentos e atrasos de vôos, que se aglomera aquele monte de passageiros nos aeroportos, aquela porção de pessoas aflitas querendo embarcar com sua família, a INFRAERO sofre porque ela não faz aeroportos para esse tipo de situação, como não se deve fazer aeroportos para hora-pico. Nós temos que fazer aeroportos e distribuir o tráfego ao longo do dia, ao longo do período.

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

Deputada Solange Amaral, V.Exa. dispõe de 5 minutos.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Dr. Armando, boa-tarde.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Boa-tarde.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Eu conheci o senhor quando o senhor representou a INFRAERO na coletiva em que, pela primeira vez, o Governo se manifestava. Não foi o Presidente da INFRAERO que foi lá, não foi a sua diretora, foi o senhor. E assisti com toda a atenção. Então, o senhor ali foi apontado pela empresa como a pessoa aparentemente que podia falar sobre pista. Queria lhe fazer poucas perguntas. A primeira: uma pista fechada diminui o faturamento das empresas, Dr. Armando?



O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Olha, eu...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Eu só queria pedir para o senhor ser bem breve, porque eu tenho 5 minutinhos, só por concessão e liberalidade do nosso Presidente.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Em princípio, Deputada, uma pista não feita para ser fechada. Ela fechada...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Ela fechada diminui o faturamento das empresas?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Ela é um inconveniente para todo o conjunto da sociedade. Eu não diria só para empresa ou só para o usuário, para todo o mundo.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Mas diminui o faturamento das empresas significativamente?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Olha, eu não...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Quantos pousos deixam de ser feitos num dia de pista fechada?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Se não for transferido para algum aeroporto alternativo, com certeza existe um represamento, a demanda é reprimida.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Mais ou menos. É claro que o senhor não vai...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Em valores?

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Não. Quantos pousos e decolagens deixam de ser feitos num dia de pista fechada em Congonhas? Mais ou menos.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Eu acredito, eu acredito o seguinte: Congonhas tinha um *slot* que permitia oficialmente 48 movimentos de aeronaves por hora. Com a interdição da pista principal para a obra e a operação simplesmente na pista secundária, esse *slot* caiu para 33 movimentos por hora.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - De 48 para 33?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - De 48 para 33 por hora.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Eu não entendo esses nomes, *slots*.



O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, o *slot* é...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - São pousos e decolagens?

Movimentos de pista?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Movimento é um pouso ou...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Quinze *slots* são feitos a menos?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - É.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Em números grosseiros?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - É.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Quer dizer, isso, em termos de faturamento das empresas, é uma diferença muito grande. O senhor conhece, todos nós conhecemos, todas as notícias e relatos de que as empresas teriam pressionado os agentes do Governo para que a pista fosse liberada antes das férias de julho. Eu li isso em vários jornais, o senhor também deve ter lido. Só para a gente...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Li e não concordo em termos.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Não estou pedindo também ao senhor para concordar, não.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não, eu digo... Porque eu vou lhe dizer. A pista foi prevista para uma interdição de 45 dias. Isso já foi antes, antes, já estava se prevendo antes das férias de julho. E no dia em que acabou a validade do NOTAM que determinava que aquela pista estava interditada para obras, ela foi aberta na sua plenitude.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - E outra coisa. Não se sabe se a pista foi responsável pelo acidente. Ela pode ter contribuído. Mas se o senhor permite...

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Pois não.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - ...porque eu não tenho muito tempo.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Claro.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Essa vistoria visual que o senhor fez em companhia dos 2 coronéis, o senhor sabe dia e hora?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sei.



A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - As pistas são filmadas?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - São.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Então, deve haver a comprovação, a filmagem da presença do senhor, do coronel... Como?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Gâmbaro.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Gâmbaro.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - E Moacir.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - E do coronel Moacir. Sr. Presidente, eu gostaria que a CPI solicitasse...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Exa. pode preparar o requerimento. Tem deliberativa amanhã, colocarei em pauta com o maior prazer.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Certo. Porque é uma vistoria que o senhor disse visual. Algum agente do Governo, parece que foram vocês 3, porque nós não estamos falando de engenharia, mas de responsabilidade pública...

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

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Três agentes do Governo liberaram a pista para que os aviões voltassem a operar. E uma outra coisa... E o senhor disse que é visual, que não tem... isso não tem assinatura. Agora, quem é que comunicou às empresas ou aos pilotos ou às empresas de jatinho que a pista estava voltando a operar? Ou é feito de boca?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Não.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - A vistoria é feita de olho?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - A vistoria... Bom... Eu quero dizer...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Por pessoas experientes.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Quem avisou: "*Olha, a partir de amanhã pode pousar*"? Qual o órgão que informou às empresas?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - A ANAC emite o NOTAM dizendo que a pista está interditada e isso é mundialmente divulgado. Então, se não...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - E no dia que volta?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - O NOTAM não é cancelado. Ele pára a validade. Ele pode ser cancelado se ele não atingir o seu dia de validade.



Como ele foi naquele dia, às 12h daquele dia, ele estava valendo, quando ele parou de valer é que a pista já estava voltando a operar.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Esse documento é um documento da ANAC?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - É um documento solicitado pela ANAC e é distribuído pelo Comando da Aeronáutica, através do ICA, para rede toda.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - E que diz o dia que fecha e o dia que abre?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Toda a informação.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - O senhor poderia encaminhar para a CPI uma cópia desse documento.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Posso, claro. Eu acho que já tem aqui, mas eu posso...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Quer dizer, então, antes até da vistoria ou de qualquer presença na pista já havia dia marcado para abri-la.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Exatamente. É exatamente o ponto que a senhora... É esse. Já existia dia para abri-la desde que o NOTAM não fosse pedido prorrogação de prazo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputada. Já passou do...

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

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - NOTAM.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - E o senhor pode encaminhar esse NOTAM aqui para a nossa CPI, por favor?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Claro, claro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Por gentileza, Dr. Armando.

Obrigado, Deputada Solange.

Último orador inscrito, Deputado Carlos Zarattini. V.Exa. dispõe de 5 minutos.



O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Presidente, Sr. Armando, o senhor se referiu a uma empresa que fez o projeto da pista. Se não me engano, Planorcon.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Planorcon.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Planorcon. É uma empresa que tem experiência em projetos de pista de aeroportos?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Muita.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Esse projeto determinava a declividade da pista, a consistência do asfalto, o tipo de asfalto?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Todos esses elementos.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - É um projeto completo.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - É um projeto completo da pista a partir de uma contratação feita pela INFRAERO.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Certo.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Pois bem. A avaliação da execução desse projeto foi feita pelo IPT.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor. O acompanhamento.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Houve um acompanhamento e houve um relatório onde foi feita a avaliação.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Eu pergunto ao senhor: o IPT avaliou o projeto na parte do material apenas ou também na geometria?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Na realidade, na geometria, ele opinou pouco. A participação maior do IPT foi na escolha do material e nos ensaios que acompanhavam ou o desenvolvimento dos trabalhos.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - E o IPT avalia que o material usado e a forma como foi usado foi de acordo com o projeto?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Eu queria, em primeiro lugar, manifestar e pedir ao senhor que transmitisse a essa equipe do IPT os parabéns pela coragem de estar emitindo esse relatório, que acho de fundamental



importância. Aliás, coragem que falta à direção do IPT, que, no caso do desmoronamento do metrô de São Paulo, até hoje não emitiu um laudo sobre as causas daquele desmoronamento. Então, eu gostaria que o senhor transmitisse os nossos parabéns a essa equipe do IPT por ter a coragem de emitir esse laudo.

A segunda questão que queria fazer é relativa à avaliação visual. A avaliação visual... O senhor tem conhecimento em outros aeroportos do mundo, quando é feita a avaliação sobre lâmina d'água ou neve ou outro tipo de contaminação, como se fala, a avaliação é feita de que forma? Existem instrumentos para fazer a avaliação?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Existem. Existem as avaliações que são feitas. Por exemplo, o MuMeter é passado.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Não, no momento, no momento em que ocorre uma contaminação e se faz, se pede a alguém que vá à pista fazer a avaliação.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - É... Que eu saiba, do meu conhecimento, não. Eu acho que esse tipo de intervenção ou de avaliação, digo melhor, é sempre visual. É patente quando o senhor chegar numa pista e vir a contaminação por borracha. Está claro o rastro da borracha e conseqüentemente diminuindo o seu nível de atrito pela contaminação. Eu não posso falar muito de aeroportos do mundo inteiro, porque eu não os conheço, conheço muito poucos, mas do que eu conheço, o que nós fazemos aqui, em termos de acompanhamento de obras e em termos de avaliação de pavimentos, é o que é feito no mundo inteiro.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Armando, eu sou funcionário do metrô de São Paulo, e no metrô de São Paulo a avaliação dos trilhos é feita de forma visual. A rachadura eventual nos trilhos ou deformidade nos trilhos. É feita de forma visual, com uma lanterna, à noite. Eu gostaria de saber: o senhor, como engenheiro, tem conhecimento, em outros ramos da Engenharia que não aeroportos, se existem avaliações visuais para outros tipos de estrutura, se isso é normal na Engenharia?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Existe, inclusive avaliação para estrutura de concreto, deformidades, trincas, rachaduras que visualmente você avalia e vê se tem que fazer uma investigação mais profunda. Existe, sim, senhor.



O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Era isso, Sr. Presidente, e agradeço a oportunidade.

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

A reunião está suspensa por 30 minutos. Retornaremos às 15h01. Faremos uma sessão reservada, somente com a presença dos Parlamentares, por 30 minutos, aqui mesmo. Às 15h30min, retornaremos à oitiva do brigadeiro José Carlos Pereira, Presidente da INFRAERO.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Presidente, só uma última... Engenheiro, só, antes do senhor levantar, engenheiro... Sr. Engenheiro, Sr. Armando, faz favor, faz favor... Só uma última... Como a Deputada Solange falava, eu acho que é relevante, Presidente. Quem... A informação que eu tenho é que quem emite o NOTAM é a INFRAERO. Veja, eu não sei se é verdade ou não é. Mas se for verdadeira a informação de que a ANAC solicita, mas a INFRAERO é que emite, porque é ela a responsável, eu só queria pedir que o nome...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Rocha Loures...

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Se for verdade, que o nome da pessoa seja revelado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Rocha Loures, o Presidente da INFRAERO vai estar aqui. V.Exa. terá toda a oportunidade de perguntar, como a Deputada Solange Amaral.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Essa informação não procede. A INFRAERO pede para ANAC que interdite determinado equipamento, determinada pista por um determinado período para fazer alguma ação de correção. A ANAC trabalha essa informação, manda para o ICA, Instituto de Cartografia da Aeronáutica, que é, aí sim, transformado num NOTAM e é distribuído pelo mundo inteiro.

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

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Dr. Armando, só uma coisinha: qual foi a data da vistoria visual que o senhor colocou? Dia 28 de junho ou 29?

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - No dia da abertura.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Da abertura. Qual é o dia?



O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Foi sexta-feira, 29.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Eu só pergunto porque a gente tem que ser precisa no requerimento.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Tá, 29.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Está suspensa a reunião.

O SR. ARMANDO SCHNEIDER FILHO - Inclusive passei um MuMeter lá na hora, uma hora antes.

(A reunião é suspensa.)