



Diário Oficial

Estado de São Paulo

PODER
Legislativo

Diário da Assembleia Legislativa
16ª Legislatura

Barros Munhoz - Presidente

Carlinhos Almeida: 1º Secretário

Aldo Demarchi: 2º Secretário

Conte Lopes: 1º Vice-Presidente

Roberto Engler: 3º Vice-Presidente

Feliciano Filho: 3º Secretário

Davi Zaia: 2º Vice-Presidente

Vinicius Camarinha: 4º Vice-Presidente

Ana do Carmo: 4ª Secretária

Palácio Nove de Julho Av. Pedro Álvares Cabral, 201 CEP 04097-900

Tel. 3886-6122 www.al.sp.gov.br

Volume 120 • Número 69 • São Paulo, quarta-feira, 14 de abril de 2010

www.imprensaoficial.com.br

imprensaoficial

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO

RELATÓRIO FINAL DOS TRABALHOS DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO CONSTITUÍDA COM A FINALIDADE DE INVESTIGAR O POSSÍVEL RECORRENTE DESCUMPRIMENTO DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE AÉREO NO ÂMBITO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Presidente: Deputado Fernando Capez
Vice-Presidente: Deputado Eli Corrêa Filho

Relator: Deputado Rodolfo Costa e Silva

Sub-Relatores: Deputados Vicente Cândido e Alex Manente

SÃO PAULO – 2010

MEMBROS DA CPI

EFETIVOS	SUBSTITUTOS
PSDB	PSDB
Deputado Fernando Capez	Deputado Cássio Navarro
Deputado Rodolfo Costa e Silva	Deputado Paulo Alexandre Barbosa
PT	PT
Deputado Vicente Cândido	Deputado Adriano Diogo
DEM	DEM
Deputado Eli Corrêa Filho	Deputado Edmir Chedid
PPS	PPS
Deputado Alex Manente	Deputado Luis Carlos Gondim
PTB	PTB
(Vide obs.1)	(Vide obs.1)
PSB	PSB
Deputado Marco Porta	Deputado Luciano Batista
PV	PV
Deputado Camilo Gava	Deputado Edson Giriboni
(Vide obs.2)	
PSOL	PSOL
Deputado Carlos Giannazi	Deputado Raul Marcelo

Obs.1: Na composição inicial da CPI, estabelecida pelo Ato nº 61, de 2009, da Presidência da ALESP, os Srs. Deputados Waldir Agnello e Otoniel Lima figuravam, respectivamente, como membro efetivo e membro substituto, pelo PTB. Tendo o Sr. Deputado Waldir Agnello renunciado à vaga, o Sr. Deputado Otoniel Lima foi nomeado membro efetivo da Comissão (cf. Ato nº 74, de 2009, da Presidência da ALESP). Posteriormente, em decorrência de desfiliação partidária, o Sr. Deputado Otoniel Lima deixou de integrar a Comissão.

Obs.2: inicialmente, o Sr. Deputado Afonso Lobato integrava a Comissão, como membro efetivo, pelo PV. Posteriormente, renunciou à vaga, para a qual veio a ser nomeado o Sr. Deputado Camilo Gava (cf. Ato nº 99, de 2009, da Presidência da ALESP).

SUMÁRIO

- Balanco numérico das atividades realizadas
- Metodologia adotada
- Histórico, justificativa, alterações e duração
- Resumo das reuniões e das oitivas
- Dos maiores problemas identificados nas reuniões e nas oitivas
- Das conclusões, recomendações, propostas e encaminhamentos

1. BALANÇO DAS ATIVIDADES

- Pessoas entrevistadas em oitivas – 15 (quinze);
- Volume de documentação – 9 (nove) volumes;
- Ofícios / documentos recebidos – 15 (quinze);
- Ofícios expedidos – 66 (sessenta e seis);
- Requerimentos aprovados – 10 (dez).

2. METODOLOGIA ADOTADA

A CPI analisou os depoimentos prestados, bem como os documentos encaminhados e deles extraiu as considerações que mais adiante estão expostas neste Relatório.

Diante disso, entendemos como a melhor metodologia para a apresentação de um Relatório Final de uma CPI, estruturá-lo da seguinte forma: apresentação: histórico, justificativa, duração da CPI e alterações; histórico das reuniões; análise dos maiores problemas investigados; conclusões, propostas de medidas e de encaminhamentos (providências a serem adotadas; ofícios às autoridades, etc.); e anexos (documentos sobre os quais se fundamentam os indícios).

No desenvolvimento dos trabalhos desta CPI, este Relator pôde, dentre outros, identificar os problemas atualmente enfrentados pela sociedade em decorrência de eventuais descumprimentos dos direitos dos usuários do transporte aéreo no Estado de São Paulo.

Nesse sentido ressalta, através dos depoimentos colhidos, aqueles que considera relevantes para os trabalhos desta CPI e que irão auxiliar no encaminhamento das conclusões.

3. HISTÓRICO, JUSTIFICATIVA, ALTERAÇÕES E DURAÇÃO

Mediante o Requerimento nº 2148, de 2007, de autoria do Deputado FERNANDO CAPEZ e outros, com número regimental de assinaturas, foi proposta a constituição de uma Comissão Parlamentar de Inquérito, composta por 9 (nove) membros titulares e 9 (nove) membros substitutos, com a finalidade de investigar o possível recorrente descumprimento dos direitos dos usuários do transporte aéreo no âmbito do Estado de São Paulo.

O autor destaca na justificativa de seu requerimento, calcado na doutrina e na jurisprudência pátrias, os motivos que o levaram a pedir a instalação desta CPI:

“Prescreve o artigo 24, V, da Constituição Federal que compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrente sobre consumo. Além disso, o inciso VIII do mesmo dispositivo, confere competência concorrente no que se refere à responsabilidade por dano ao consumidor.

É público e notório que o País vive um verdadeiro caos aéreo. Esse caos tem provocado várias situações de constrangimento aos usuários do transporte aéreo.

Nesse diapasão, doutrina e jurisprudência são uníssonas em afirmar que é de consumo a relação existente entre passageiros e empresas aéreas. Portanto, prevalecem as disposições do Código de Defesa do Consumidor-CDC, ainda que existam outras leis regulando o setor.

...Temos observado nesse tempo de caos aéreo inúmeras violações dos direitos dos consumidores usuários do transporte aéreo: falta de manutenção adequada das aeronaves,

ausência de reembolso imediato em caso de cancelamento de vôos, ausência ou falha nas informações aos usuários, não pagamento de diárias e alimentações em caso de atraso, filas intermináveis etc.

É importante deixar claro que a responsabilidade das companhias aéreas é objetiva, ou seja, independentemente de culpa. Assim, ainda que o caos aéreo possa ter como uma das causas a ausência, por parte do Governo Federal, de políticas públicas para o setor, as empresas têm a obrigação de prestar o serviço sem prejudicar o consumidor.

O usuário do serviço de transporte aéreo tem direito de obter as informações corretas sobre cancelamento ou alteração de vôos, receber atendimento adequado e ser transportado com total segurança. Infelizmente, nada disso tem acontecido. Essas pessoas são tratadas como verdadeiros objetos, em flagrante desrespeito aos princípios da dignidade da pessoa humana.

Desta forma, o presente requerimento tem por objetivo constituir uma Comissão Parlamentar de Inquérito com o escopo de investigar o descumprimento dos direitos dos usuários do transporte aéreo, no âmbito do Estado de São Paulo.”

O Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, pelo Ato nº 42, de 2009, publicado no Diário Oficial (07/05/09), em 6 de maio de 2009 deu conhecimento ao Plenário da criação desta CPI.

Os partidos políticos que teriam direito a indicação dos membros desta CPI encaminharam os respectivos nomes dos Deputados.

Por meio do Ato nº 61, de 28 de maio de 2009, a Comissão foi constituída, tendo seus membros titulares e substitutos nomeados, cuja composição final, após algumas renúncias e substituições, foi assim estabelecida:

EFETIVOS	SUBSTITUTOS
PSDB	PSDB
Deputado Fernando Capez	Deputado Cássio Navarro
Deputado Rodolfo Costa e Silva	Deputado Paulo Alexandre Barbosa
PT	PT
Deputado Vicente Cândido	Deputado Adriano Diogo
DEM	DEM
Deputado Eli Corrêa Filho	Deputado Edmir Chedid
PPS	PPS
Deputado Alex Manente	Deputado Luis Carlos Gondim
PTB	PTB
Vaga do Partido	Vaga do Partido
PSB	PSB
Deputado Marco Porta	Deputado Luciano Batista
PV	PV
Deputado Camilo Gava	Deputado Edson Giriboni
PSOL	PSOL
Deputado Carlos Giannazi	Deputado Raul Marcelo

A título de informação, as devidas nomeações e substituições encontram-se encartadas nos autos do processo desta CPI. Quanto às alterações na composição, consistiram nas seguintes:

(a) na composição inicial da CPI, os Srs. Deputados Waldir Agnello e Otoniel Lima figuravam, respectivamente, como membros efetivo e substituto, pelo PTB. Tendo o Sr. Deputado Waldir Agnello renunciado à vaga, o Sr. Deputado Otoniel Lima foi nomeado membro efeti-

vo da Comissão (cf. Ato nº 74, de 2009, da Presidência da ALESP). Posteriormente, em decorrência de desfilição partidária, o Sr. Deputado Otoniel Lima deixou de integrar a Comissão;

(b) integrou a Comissão, em sua composição inicial, como membro efetivo pelo PV, o Sr. Deputado Afonso Lobato. Veio, porém, a renunciar à vaga, para a qual, então, foi nomeado o Sr. Deputado Camilo Gava (cf. Ato nº 99, de 2009, da Presidência da ALESP).

A chamada CPI do Transporte Aéreo foi instituída para ter duração de 120 (cento e vinte) dias. Porém, por força do Requerimento efetuado por seu Presidente, em conformidade com as normas regimentais, teve os seus trabalhos prorrogados por mais 60 (sessenta) dias, até 22 de fevereiro de 2010.

4. RESUMO DAS REUNIÕES E DAS OITIVAS

09/06/2009 — Eleição do Presidente e do Vice-Presidente

Aos nove dias do mês de junho do ano de dois mil e nove, às catorze horas e quinze minutos, realizou-se, no Plenário “D. Pedro I” do Palácio 9 de Julho, a Reunião Especial de Eleição do Presidente e do Vice-Presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Ato nº 61, de 2009, da Presidência da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, com a finalidade de “investigar o possível recorrente descumprimento dos direitos dos usuários do transporte aéreo no âmbito do Estado de São Paulo”. A reunião fora convocada, nos termos regimentais, pelo Senhor Deputado Rodolfo Costa e Silva, por ser, entre os membros efetivos do Colegiado, o mais idoso; a ele coube, igualmente, segundo o mesmo critério regimental, abrir os trabalhos e presidi-los até a eleição do Presidente. Presentes os Senhores Deputados Rodolfo Costa e Silva, Fernando Capez, Vicente Cândido, Eli Corrêa Filho e Alex Manente. Ausentes os Senhores Deputados Waldir Agnello, Marco Porta, Afonso Lobato e Carlos Giannazi. Havendo número regimental, o Senhor Presidente, Deputado Rodolfo Costa e Silva, declarou abertos os trabalhos, anunciou o objeto da reunião e solicitou aos Senhores Parlamentares a indicação de nomes para a Presidência da Comissão. Pela ordem, o Senhor Deputado Alex Manente indicou o nome do Senhor Deputado Fernando Capez. O Senhor Presidente indagou se algum dos Senhores Parlamentares desejava submeter outro nome para concorrer à Presidência da Comissão, o que não se verificou. Assim sendo, foi colocado em votação o nome já indicado, tendo sido aprovado pela unanimidade dos presentes. O Senhor Deputado Rodolfo Costa e Silva cumprimentou o Senhor Deputado Fernando Capez e, ato contínuo, transmitiu-lhe a presidência dos trabalhos. Assumindo-a, o Senhor Deputado Fernando Capez, depois de agradecer aos Pares a indicação e aprovação de seu nome, solicitou aos Senhores Parlamentares a indicação de nomes para a Vice-Presidência da Comissão. O Senhor Deputado Rodolfo Costa e Silva indicou o Senhor Deputado Eli Corrêa Filho, cujo nome, único a ser proposto, foi unanimemente aprovado. Após consulta aos demais membros presentes, o Senhor Presidente designou, como Relator da Comissão, o Senhor Deputado Rodolfo Costa e Silva. Designou, também, dois Sub-Relatores: o Senhor Deputado Alex Manente, para assuntos relacionados ao atendimento ao consumidor nos aeroportos, e o Senhor Deputado Vicente Cândido, para assuntos concernentes à segurança do transporte aéreo. Anunciou, em seguida, que as reuniões ordinárias da Comissão serão realizadas às quintas-feiras, às dez horas. Pela ordem, o Senhor Deputado Vicente Cândido propôs que, na reunião seguinte, fosse definido pela CPI um plano de trabalho. Colocada em votação, a proposta foi unanimemente aprovada. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente suspendeu os trabalhos por cinco minutos, para que a presente ata fosse redigida. À hora aprazada, os trabalhos foram reabertos, e a ata lida e aprovada. O Senhor Presidente agradeceu a presença de todos, e declarou encerrada a reunião.

25/06/2009 — Primeira Reunião

Aos vinte e cinco dias do mês de junho do ano de dois mil e nove, às dez horas e quarenta e cinco minutos, realizou-se, no Plenário “José Bonifácio” do Palácio 9 de Julho, sob a presidência do Senhor Deputado Fernando Capez, a Primeira Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Ato nº 61, de 2009, da Presidência da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, com a finalidade de “investigar o possível recorrente descumprimento dos direitos dos usuários do transporte aéreo no âmbito do Estado de São Paulo”. Presentes os Senhores Deputados Fernando Capez, Rodolfo Costa e Silva, Alex Manente, e Carlos Giannazi (membros efetivos), e o Senhor Deputado Edson Giriboni (membro substituto). Registrou-se, ainda, na abertura dos trabalhos, a presença do Senhor Deputado Cássio de Castro Navarro. Ausentes os Senhores Deputados Vicente Cândido, Eli Corrêa Filho, Otoniel Lima, Marco Porta e Afonso Lobato. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declarou abertos os trabalhos da reunião. Na discussão do item 1 da pauta (“definir o plano de trabalho da Comissão”), fizeram uso da palavra o Senhor Presidente e os Senhores Deputados Rodolfo Costa e Silva, Carlos Giannazi e Alex Manente. O plano de trabalho foi debatido e detalhado, e, em síntese, abrangerá três linhas de investigação e atuação, focadas nas questões a seguir enumeradas, e em temas a elas correlatos: (a) operação e possível ampliação do Aeroporto de Congonhas, na Capital; (b) segurança do transporte e manutenção de aeronaves; e (c) outros aspectos e problemas concernentes à relação de consumo entre as companhias aéreas e os usuários dessa modalidade de transporte, como, por exemplo, o atendimento nos aeroportos, as alterações e atrasos de horários de vôos, e os programas de milhagens. O Senhor Presidente registrou que pessoas com grande conhecimento e experiência em assuntos ligados a essas questões, entre as quais

Imprensa Oficial

Diretor-Presidente	Hubert Alquéres
Diretor Industrial	Teiji Tomioka
Diretora de Gestão de Negócios	Lucia Maria Dal Medico
Diretor Financeiro	Clodoaldo Pelissioni
Chefe do Núcleo de Redação	Almyr Gajardoni (MTb 6.167)
redacao@imprensaoficial.com.br	

Diário Oficial
Estado de São Paulo

PODER LEGISLATIVO

Matriz

Imprensa Oficial do Estado S.A. Imesp
CNPJ 48.066.047/0001-84
I.E. 109.675.410.118

Sede e administração
Rua da Mooca 1921 São Paulo SP
CEP 03103-902
t 11-2799-9800

www.imprensaoficial.com.br
SAC 0800 01234 01
sac@imprensaoficial.com.br

Filiais

Capital

• Poupatempo Sé t 11-2108-0120/2108-0121/
2108-0122 f 11-2108-0119
Pça. do Carmo s/n - Setor Pça. Azul
filialpoupatempo@imprensaoficial.com.br

Interior

• Poupatempo t 16-3019-6049/3019-6050
Novo Shopping Center f 16-3019-6051
Ribeirão Preto Av. Presidente Kennedy 1500

membros do Ministério Público e dirigentes de entidades representativas da categoria dos aeronautas, já manifestaram sua disposição em prestar informações à Comissão. Passando ao item 2 da pauta (“apreciar requerimentos”), procedeu-se à deliberação de diversos requerimentos, os quais, submetidos, um a um, a discussão e votação, foram aprovados à unanimidade de votos. Foram os seguintes os requerimentos aprovados: (a) de autoria do Senhor Deputado Carlos Giannazi: (a.1) formulação de convite ao Presidente da Associação dos Moradores do Entorno do Aeroporto de Congonhas, para que compareça a reunião da Comissão a fim de prestar depoimento; (a.2) envio de ofício ao Senhor Prefeito da Capital, para que designe representante(s) da Prefeitura para prestar informações a respeito da desapropriação de imóveis no entorno do Aeroporto de Congonhas; (a.3) formulação de convite ao Superintendente da INFRAERO no Estado de São Paulo, para que deponha à CPI a respeito dos projetos de expansão do Aeroporto de Congonhas; (b) de autoria do Senhor Deputado Alex Manente: (b.1) formulação de convite ao Presidente do PROCON/SP, para que venha prestar à Comissão esclarecimentos sobre questões e problemas concernentes à relação de consumo entre as companhias aéreas e os usuários de seus serviços; (b.2) requisição, à ANAC, de informações acerca das companhias autorizadas a trafegar no espaço aéreo do Estado de São Paulo e utilizar os aeroportos no Estado; (c) de autoria do Senhor Deputado Fernando Capez: (c.1) requisição de informações à companhia aérea GOL, sobre assuntos diversos relacionados à prestação do serviço de transporte aéreo; (c.2) requisição de informações à companhia aérea TAM, sobre assuntos diversos, relacionados à prestação do serviço de transporte aéreo; (c.3) formulação de convite aos Promotores de Justiça Dra. Adriana Borghi e Dr. Mário Luiz Sarrubo, para que prestem depoimento à CPI; (d) de autoria conjunta dos Senhores Deputados Fernando Capez e Carlos Giannazi: (d.1) formulação de convite ao Comandante Carlos Camacho, Diretor de Segurança de Vôo do Sindicato Nacional dos Aeronautas, para que compareça perante a CPI a fim de prestar depoimento; (d.2) formulação de convite à Sra. Sandra Assali, da Associação Brasileira de Parentes e Amigos das Vítimas de Acidentes Aéreos, para que compareça perante a CPI a fim de prestar depoimento; (e) de autoria do Senhor Deputado Rodolfo Costa e Silva: (e.1) requisição de informações às companhias aéreas Pantanal, Azul e Brasil Central, sobre os respectivos planos de manutenção de aeronaves e questões correlatas; (e.2) envio de ofício à Defensora Pública Geral do Estado, solicitando que designe um Defensor para prestar à CPI informações acerca do estágio em que se encontram os processos de indenização relacionados a acidentes aéreos. Fizeram uso da palavra, para discutir ou encaminhar os requerimentos, os Senhores Deputados Rodolfo Costa e Silva, Alex Manente, Carlos Giannazi e Edson Giriboni, bem como o Senhor Presidente. Ante a ausência do Vice-Presidente da Comissão, Senhor Deputado Eli Corrêa Filho, os trabalhos foram presididos, quando da apreciação dos requerimentos em que o Senhor Deputado Fernando Capez figurava, isolada ou conjuntamente, como autor, pelo Senhor Deputado Rodolfo Costa e Silva, mais idoso entre os presentes. Os requerimentos correspondentes aos itens (b.1), (b.2), (c.3), (d.1), (d.2), (e.1) e (e.2) foram formulados verbalmente, tendo sido expressamente apontada, pelo Senhor Presidente, a indispensabilidade de serem devidamente protocolizados, por escrito, junto à Secretaria da Comissão, ainda durante a reunião ou imediatamente após seu término. Finda a apreciação dos requerimentos, o Senhor Presidente, passando ao item 3 da pauta (“tratar de outros assuntos de interesse da CPI”), franqueou o uso da palavra aos Senhores Deputados, acerca de outros assuntos que desejassem abordar. Não havendo quem dela quisesse fazer uso, e nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente, depois de agradecer a presença de todos, declarou esgotado o objeto da reunião e encerrados seus trabalhos.

06/08/2009 — Segunda Reunião

Aos seis dias do mês de agosto do ano de dois mil e nove, às dez horas, realizou-se, no Plenário “José Bonifácio” do Palácio 9 de Julho, sob a presidência do Senhor Deputado Fernando Capez, a Segunda Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Ato nº 61, de 2009, da Presidência da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, com a finalidade de “investigar o possível recorrente descumprimento dos direitos dos usuários do transporte aéreo no âmbito do Estado de São Paulo”. Presentes os Senhores Deputados Fernando Capez, Vicente Cândido, Alex Manente (membros efetivos), Cássio Navarro e Edson Giriboni (membros substitutos). Ausentes os Senhores Deputados Rodolfo Costa e Silva, Eli Corrêa Filho, Otoniel Lima, Marco Porta, Afonso Lobato e Carlos Giannazi. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declarou abertos os trabalhos da reunião, que tinha como objeto tratar de assuntos de interesse da CPI. Foi dispensada a leitura da ata da reunião anterior, considerando-se aprovada. O Senhor Presidente informou aos demais Senhores Deputados que a TAM Linhas Aéreas S.A. e a Pantanal Linhas Aéreas S.A. já haviam prestado informações, em resposta às requisições que a CPI lhes dirigiu. Registrou que a GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A., a Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) não haviam atendido às requisições, razão pela qual determinou à Secretaria da CPI a imediata reiteração dos ofícios de requisição. Deu conhecimento aos presentes de que na reunião de 13 de agosto subsequente, a Comissão colheria o depoimento da Dra. Adriana Borghi, Promotora de Justiça com atuação na área do consumidor, destacando que Sua Excelência já confirmara a possibilidade de comparecer na citada data. Em seguida, o Senhor Presidente, reportando-se aos requerimentos aprovados na reunião anterior, lembrou aos Senhores Deputados que, caso algum dos requerimentos formulados verbalmente naquela reunião ainda pendesse de formalização por escrito, seria indispensável que tal providência fosse devidamente efetivada. Passou-se, então, à apreciação do requerimento existente sobre a mesa, de autoria do Senhor Deputado Vicente Cândido, propondo que a Comissão convide para debater questões relativas ao transporte aéreo os Senhores José Roberto dos Santos, coordenador de infra-estrutura e logística do Estado de São Paulo; José Márcio Mollo, presidente do SNEA (Sindicato Nacional das Empresas Aéreas); Jaime Henrique Caldas Parreira, superintendente do Aeroporto Internacional Franco Montoro; Carlos Haroldo Novak, superintendente do Aeroporto de Congonhas; Alberto Fajerman, diretor de Relações Institucionais da Gol/Varig; Gilberto Luis Melo, diretor de Coordenação de Vôo e Aeroportos da TAM; e Tenente Coronel Gustavo Adolfo, chefe do CGNA (Centro de Gerenciamento do Controle Aéreo). O requerimento foi aprovado unanimemente, com a alteração, também por todos acolhida, proposta pelo Senhor Presidente, no sentido de que essas pessoas sejam intimadas, e não convidadas, a comparecer perante a Comissão. Finda a apreciação do mencionado requerimento, o Senhor Presidente franqueou o uso da palavra aos Senhores Deputados, acerca de outros assuntos que desejassem abordar. Não havendo quem dela quisesse fazer uso, e nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente, depois de agradecer a presença de todos, declarou esgotado o objeto da reunião e encerrados seus trabalhos.

13/08/2009 — Terceira Reunião

Aos treze dias do mês de agosto do ano de dois mil e nove, às dez horas e quinze minutos, realizou-se, no Plenário “José Bonifácio” do Palácio 9 de Julho, sob a presidência do Senhor Deputado Fernando Capez, a Terceira Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Ato nº 61, de 2009, da Presidência da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, com a finalidade de “investigar o possível recorrente descumprimento dos

direitos dos usuários do transporte aéreo no âmbito do Estado de São Paulo”. Presentes os Senhores Deputados Fernando Capez, Rodolfo Costa e Silva, Vicente Cândido, Alex Manente e Carlos Giannazi. Ausentes os Senhores Deputados Eli Corrêa Filho, Otoniel Lima, Marco Porta e Afonso Lobato. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declarou abertos os trabalhos da reunião, cuja ordem do dia consistia em: (1) colher o depoimento da Promotora de Justiça Dra. Adriana Borghi, Coordenadora da Área do Consumidor do Centro de Apoio Operacional Cível e de Tutela Coletiva, do Ministério Público do Estado de São Paulo; e (2) apreciar requerimentos e tratar de outros assuntos de interesse da CPI. Foi dispensada a leitura da ata da reunião anterior, considerando-se aprovada. O Senhor Presidente registrou a presença dos Drs. Juliano Henrique da Cruz Cerejido e Iris Kammer, da Procuradoria da Assembléia Legislativa, e agradeceu a eles o material impresso que recebera momentos antes, consistente em uma compilação de textos alusivos ao tema objeto de investigação da Comissão, abrangendo, entre outros, artigos doutrinários, decisões judiciais e relatórios de órgãos públicos. Determinou à Secretaria a posterior confecção e distribuição, aos membros da CPI, de cópias desse material. Passou-se, em seguida, ao item 1 da pauta. Depois de anunciá-lo, o Senhor Presidente informou aos demais Senhores Deputados que, na véspera, a Dra. Adriana Borghi entrara em contato com ele para comunicar que não poderia comparecer à reunião, por razão de força maior. A oitiva da Sra. Promotora de Justiça ficou adiada para reunião a ser oportunamente agendada. Passando ao item 2 da pauta, o Senhor Presidente registrou não haver requerimentos pendentes de apreciação. O Senhor Presidente, atendendo a pedido do Senhor Deputado Vicente Cândido, esclareceu que, em reunião passada, a Comissão já aprovara requerimento de formulação de convite ao Comandante Carlos Camacho, para prestar depoimento à Comissão. O Senhor Deputado Vicente Cândido fez uso da palavra para registrar a existência, no Congresso Nacional, de comissão especial constituída com a finalidade de tratar da alteração do Código Brasileiro de Aeronáutica; em seguida, formulou, verbalmente, requerimento de que sejam convidados, para reunião desta CPI, parlamentares daquela comissão, com o propósito de debater o tema. Submetido a discussão e votação, o requerimento foi aprovado, à unanimidade. O Senhor Presidente solicitou ao Senhor Deputado Vicente Cândido a posterior formalização, junto à Secretaria da Comissão, do requerimento, por escrito. O Senhor Presidente deu conhecimento aos Senhores Deputados de que, tal como fora deliberado na reunião anterior, já haviam sido reiterados os ofícios de requisição de informações à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e às companhias aéreas GOL e Azul. Franqueou o uso da palavra aos Senhores Deputados, acerca de outros assuntos que desejassem abordar. Não havendo quem dela quisesse fazer uso, e nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente, depois de agradecer a presença de todos, declarou esgotado o objeto da reunião e encerrados seus trabalhos.

27/08/2009 — Quarta Reunião

Aos vinte e sete dias do mês de agosto do ano de dois mil e nove, às dez horas e trinta minutos, realizou-se, no Plenário “José Bonifácio” do Palácio 9 de Julho, sob a presidência do Senhor Deputado Fernando Capez, a Quarta Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Ato nº 61, de 2009, da Presidência da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, com a finalidade de “investigar o possível recorrente descumprimento dos direitos dos usuários do transporte aéreo no âmbito do Estado de São Paulo”. Presentes, além do Senhor Presidente, os Senhores Deputados Rodolfo Costa e Silva, Vicente Cândido, Alex Manente e Camilo Gava. Ausentes os Senhores Deputados Eli Corrêa Filho, Otoniel Lima, Marco Porta e Carlos Giannazi. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declarou abertos os trabalhos da reunião, em cuja ordem do dia figurava o seguinte: 1) colher os depoimentos do Sr. José Márcio Monsão Mollo, Diretor-Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (SNEA); do Sr. Alberto Fajerman, Diretor de Relações Institucionais da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.; e dos Srs. Adalberto Febeliano e Reuel Matos, Diretores da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.; 2) apreciar requerimentos e tratar de outros assuntos de interesse da CPI. Foi dispensada a leitura da ata da reunião anterior, considerando-se aprovada. O Senhor Presidente deu conhecimento à Comissão do teor da correspondência enviada à Secretaria da Comissão pelo Sr. Adalberto Febeliano, em nome da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., justificando a impossibilidade de comparecimento na presente reunião. Em seguida, o Senhor Presidente convidou o Sr. José Márcio Monsão Mollo a tomar assento à mesa; advertiu-o de que, como testemunha, não poderia fazer afirmações falsas, calar ou negar a verdade. O depoente prestou o compromisso de dizer a verdade; ato contínuo, foi-lhe concedida a palavra para que fizesse uma exposição inicial. Ao término desta, passou a responder às perguntas que lhe formularam os Senhores Deputados Vicente Cândido, Rodolfo Costa e Silva, Alex Manente e Camilo Gava, e o Senhor Presidente. Ao longo de seu depoimento, o Sr. Mollo abordou, entre outras, as seguintes questões: criação, composição, organização e administração do SNEA; evolução do número de passageiros transportados pelas companhias aéreas que atuam no Brasil; problemas que afetam a prestação do serviço de transporte aéreo, entre os quais o da infra-estrutura aeroportuária; causas, desdobramentos e gerenciamento do chamado “apagão aéreo”; liberdade tarifária instituída pela ANAC em relação aos vôos internacionais e as dificuldades resultantes para as empresas aéreas brasileiras; custos elevados que as companhias aéreas suportam, por várias razões, entre as quais a pesada carga tributária, a burocracia na importação de peças de aeronaves, para manutenção e reposição, e o preço do combustível (QAV - querosene de aviação); forma de cálculo do preço do QAV, pela Petrobrás; padrões de segurança do controle aéreo; capacidade e segurança do Aeroporto de Congonhas; cumprimento, pelas companhias aéreas, do limite máximo, previsto na legislação, de horas de vôo dos tripulantes; remuneração dos pilotos; procedimentos de manutenção de aeronaves, pelas companhias aéreas, e sua fiscalização pela ANAC. Finda a oitiva do Sr. José Márcio Monsão Mollo, o Sr. Alberto Fajerman, Diretor de Relações Institucionais da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A., foi convidado a tomar assento à mesa dos trabalhos. Devidamente advertido, pelo Senhor Presidente, de que, como testemunha, estava obrigado a dizer a verdade, o Sr. Fajerman prestou o compromisso de fazê-lo. Fizeram-lhe perguntas os Senhores Deputados Alex Manente, Vicente Cândido, Camilo Gava, e o Senhor Presidente. Foram, entre outros, os seguintes os assuntos tratados pelo Sr. Fajerman em seu depoimento: estrutura e funcionamento dos centros de manutenção da GOL; número de passageiros transportados pela companhia e número de vôos diários; rotinas, padrões e procedimentos de manutenção e revisão de aeronaves; fiscalização, pela ANAC, desses procedimentos; quantidade, características e idade média das aeronaves que compõem a frota da GOL; conceito do modelo “low cost, low fare”, adotado pela GOL; atendimento, pela empresa, dos parâmetros estabelecidos internacionalmente de distância mínima entre as poltronas; atendimento, pelas companhias aéreas, dos direitos dos consumidores; prejuízos suportados pelas companhias aéreas em razão de eventos imprevisíveis; acidentes aéreos e suas causas; diferenças entre aeronaves de diferentes fabricantes (Boeing/Airbus); expedição, pela ANAC, de certificados de habilitação técnica e licença dos tripulantes; prática de abastecimento econômico; jornada de trabalho, remuneração e condições de trabalho dos pilotos da GOL; autonomia desses profissionais na tomada de decisões durante o vôo. Durante o depoimento do Sr. Fajerman, o Senhor Presidente consignou que a Comissão realizará, oportunamente, visita ao centro de manutenção da GOL em Belo Horizonte. Finda a oitiva do Sr. Alberto Fajerman, o Senhor Presidente, uma vez mais, agradeceu a presença dele, bem como a do Sr. José Márcio Mon-

são Mollo, bem como a colaboração que prestaram à Comissão. Em seguida, franqueou aos demais Senhores Deputados o uso da palavra, para que, caso desejassem, tratassem de temas correspondentes ao item 2 da pauta. Não havendo quem da palavra quisesse fazer uso, e estando esgotado o objeto da reunião, o Senhor Presidente, depois de agradecer a presença de todos, declarou encerrados os trabalhos.

■ Os depoimentos do Sr. José Márcio Monsão Mollo, Diretor-Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (SNEA); e do Sr. Alberto Fajerman, Diretor de Relações Institucionais da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A., encontram-se na íntegra no Anexo 1 deste Relatório.

10/09/2009 — Quinta Reunião

Aos dez dias do mês de setembro do ano de dois mil e nove, às dez horas e quinze minutos, realizou-se, no Plenário “José Bonifácio” do Palácio 9 de Julho, sob a presidência do Senhor Deputado Fernando Capez, a Quinta Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Ato nº 61, de 2009, da Presidência da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, com a finalidade de “investigar o possível recorrente descumprimento dos direitos dos usuários do transporte aéreo no âmbito do Estado de São Paulo”. Presentes os Senhores Deputados Fernando Capez, Vicente Cândido, Alex Manente e Carlos Giannazi (membros efetivos), e Edson Giriboni (membro substituto); presente, também, no decorrer da reunião, o Senhor Deputado Camilo Gava (membro efetivo). Ausentes os Senhores Deputados Rodolfo Costa e Silva, Eli Corrêa Filho, Otoniel Lima e Marco Porta. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declarou abertos os trabalhos da reunião, cuja ordem do dia consistia em colher os depoimentos: (1) da Promotora de Justiça Dra. Adriana Borghi, Coordenadora da Área do Consumidor do Centro de Apoio Operacional Cível e de Tutela Coletiva, do Ministério Público do Estado de São Paulo, (2) do Promotor de Justiça Prof. Dr. Mário Luiz Sarrubbo, e (3) do Sr. Comandante Alex Frischmann, piloto chefe da TAM Linhas Aéreas; e, (4) apreciar requerimentos e tratar de outros assuntos de interesse da CPI. Foi dispensada a leitura da ata da reunião anterior, considerando-se aprovada. Em seguida, o Senhor Presidente passou a palavra à Senhora Promotora de Justiça Dra. Adriana Borghi, que explanou acerca do inquérito do Ministério Público sobre as indenizações aos sucessores das vítimas do acidente da TAM em 2007 e das condições de atendimento dos passageiros das companhias aéreas. Respondendo às perguntas dos Senhores Deputados Fernando Capez, Alex Manente, Camilo Gava e Carlos Gianazzi, informou que os atrasos e cancelamentos de vôos diminuíram, assim como a prática de “overbooking”, que o pagamento do seguro de acidente aéreo não tira a responsabilidade de indenização da companhia aérea aos sucessores das vítimas, que a tolerância de atraso, segundo a Anac e a Aeronáutica, seria de quatro horas, mas na visão do Ministério Público o dever de assistência ao consumidor é imediato, e que existe Projeto de Lei tramitando na Câmara Federal, reduzindo a tolerância para duas horas de atraso de vôos. Então o Sr. Presidente informou que esta Comissão enviaria ofício solicitando acesso ao inquérito do Ministério Público sobre a indenização aos sucessores das vítimas do acidente da TAM. A seguir, foi convidado a sentar-se à mesa e iniciar seu depoimento, o Sr. Promotor de Justiça Prof. Dr. Mário Luiz Sarrubbo, que acompanhou os inquéritos policiais dos acidentes de 1996 e de 2007, do 2º Distrito Policial da Regional Jabaquara. Informou que em 1996 encontrou maior resistência para fornecimento de informações por parte da companhia aérea, mas que, segundo as conclusões, não houve indícios de crime. Sobre o acidente de 2007, havia indícios de responsabilidade por parte de autoridades aeroportuárias, por parte da Anac e por parte da empresa aérea. Considerou ainda que o fabricante da aeronave não deu atenção necessária ao defeito que se apresentava. Mas o inquérito, por uma questão de competência, foi remetido para a Justiça Federal. Ao responder às indagações dos Senhores Deputados Fernando Capez, Alex Manente e Camilo Gava, informou sobre a posição dos manetes e comentou sobre recomendação da Anac em reunião com empresas aéreas, nas vésperas do acidente, para que não se pousasse em Congonhas com o sistema de freio imperfeito, ao que todas as empresas haviam concordado. Então o Senhor Presidente informou que solicitará cópia da documentação do inquérito policial sobre o acidente aéreo e informações por parte do CENIPA - Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, se há conclusão do inquérito. Por último, chamou à mesa o Sr. Alex Frischmann, que respondeu algumas perguntas técnicas. Ao fim dos depoimentos, franqueou o uso da palavra aos Senhores Deputados, acerca de outros assuntos que desejassem abordar. Não havendo quem dela quisesse fazer uso, e nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente, depois de agradecer a presença de todos, declarou esgotado o objeto da reunião e encerrados seus trabalhos.

■ Os depoimentos da Promotora de Justiça Dra. Adriana Borghi, Coordenadora da Área do Consumidor do Centro de Apoio Operacional Cível e de Tutela Coletiva, do Ministério Público do Estado de São Paulo, do Promotor de Justiça Prof. Dr. Mário Luiz Sarrubbo, e do Sr. Comandante Alex Frischmann, piloto chefe da TAM Linhas Aéreas, encontram-se na íntegra no Anexo 2 deste Relatório.

17/09/2009 - Oitiva do Dr. Jaime Henrique Caldas Parreira, Superintendente do Aeroporto Internacional de Guarulhos, e do Dr. Carlos Haroldo Novak, Superintendente do Aeroporto de Congonhas, cujos depoimentos encontram-se na íntegra no Anexo 3 deste Relatório.

01/10/2009 - Oitiva do Sr. Comandante Alex Frischmann, piloto chefe da TAM Linhas Aéreas, cujo depoimento encontra-se na íntegra no Anexo 4 deste Relatório.

06/10/2009 — Sexta Reunião

Aos seis dias do mês de outubro do ano de dois mil e nove, às quinze horas, realizou-se, no Plenário “Tiradentes” do Palácio 9 de Julho, sob a presidência do Senhor Deputado Fernando Capez, a Sexta Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Ato nº 61, de 2009, da Presidência da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, com a finalidade de “investigar o possível recorrente descumprimento dos direitos dos usuários do transporte aéreo no âmbito do Estado de São Paulo”. Presentes os Senhores Deputados Fernando Capez, Rodolfo Costa e Silva, Eli Corrêa Filho, Camilo Gava e Carlos Giannazi. Ausentes os Senhores Deputados Vicente Cândido, Alex Manente e Marco Porta. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declarou abertos os trabalhos da reunião, que fora convocada com a finalidade de apreciar requerimentos e tratar de outros assuntos de interesse da CPI. Foi dispensada a leitura da ata da reunião anterior, considerando-se aprovada.

Passou-se à apreciação dos requerimentos existentes sobre a mesa. Submetidos, um a um, a discussão e a votação, foram aprovados, unanimemente, três requerimentos de autoria do Senhor Deputado Fernando Capez, e um de autoria do Senhor Deputado Alex Manente, a saber: (1) de formulação de convite ao Tenente-Coronel Aviador Ricardo Hein da Silva, Chefe do Quarto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Seripa IV), para que preste informações à Comissão; (2) de realização de diligências da Comissão no Centro de Manutenção da TAM, em São Carlos; (3) de prorrogação, por sessenta dias, dos trabalhos da Comissão; (4) de realização de visita dos membros da Comissão nos hangares das empresas aéreas GOL, TAM e Azul, nos Aeroportos de Congonhas, Cumbica e Viracopos, para vistoria das instalações respectivas. Quando da apreciação dos requerimentos de autoria do Senhor Deputado Fernando Capez (itens 1, 2 e 3, acima), a presidência dos trabalhos foi exercida pelo Vice-Presidente da Comissão, Senhor Deputado Eli Corrêa Filho. Também sob sua presidência, a Comissão acolheu pedido apresentado pelo Senhor Deputado Fernando Capez, de retirada de requerimento de sua autoria, no qual propunha que o Sr. Alex Frischmann, Piloto-Chefe da TAM, fosse novamente convidado a prestar esclarecimentos perante a CPI. Antes do encerramento dos trabalhos, o Senhor Deputado Fernando Capez deu ciência aos demais Senhores Deputados de que as reuniões ordinárias da Comissão continuariam a se realizar às quintas-feiras, mas com alteração de seu horário, das dez horas para as dez horas e trinta minutos. Determinou, ainda, à Secretaria da Comissão, a expedição de ofício ao Senhor Presidente da Assembléia Legislativa, a fim de dar conhecimento a Sua Excelência da prorrogação dos trabalhos da Comissão, deliberada nesta reunião, e da alteração do horário de realização das reuniões ordinárias. Esgotado o objeto da reunião, o Senhor Presidente, depois de agradecer a presença de todos, deu por encerrados os trabalhos.

15/10/2009- Oitiva do Sr. Roberto Pfeiffer, Diretor Executivo da Fundação PROCON, e do Sr. Adalberto Febeliano, representante da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., cujos depoimentos encontram-se na íntegra no Anexo 5 deste Relatório.

22/10/2009 — Sétima Reunião

Aos vinte e dois dias do mês de outubro do ano de dois mil e nove, às dez horas e quarenta e cinco minutos, realizou-se, no Plenário “José Bonifácio” do Palácio 9 de Julho, sob a presidência do Senhor Deputado Fernando Capez, a Sétima Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Ato nº 61, de 2009, da Presidência da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, com a finalidade de “investigar o possível recorrente descumprimento dos direitos dos usuários do transporte aéreo no âmbito do Estado de São Paulo”. Presentes, além do Senhor Presidente, os Senhores Deputados Rodolfo Costa e Silva, Alex Manente e Carlos Giannazi (membros efetivos), e o Senhor Deputado Simão Pedro, indicado pela Liderança de seu partido para, na qualidade de substituto eventual, participar da reunião. Ausentes os Senhores Deputados Vicente Cândido, Eli Corrêa Filho, Camilo Gava e Marco Porta. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declarou abertos os trabalhos da reunião, em cuja ordem do dia figurava o seguinte: 1) colher os depoimentos do Sr. René Pimentel Cadaval Junior, Presidente da Associação dos Moradores do Entorno do Aeroporto de Congonhas (AMEA), e do Sr. Gilberto Kassab, Prefeito da Capital, ou de autoridade(s) por Sua Excelência designada(s) para, representando a Prefeitura do Município de São Paulo, depor à Comissão; 2) apreciar requerimentos e tratar de outros assuntos de interesse da CPI. Foi dispensada a leitura da ata da reunião anterior, considerando-se aprovada. Em seguida, o Senhor Presidente convidou o Sr. René Pimentel Cadaval Junior a tomar assento à mesa, e a ele concedeu a palavra para que fizesse uma exposição inicial. Ao término desta, o Senhor Presidente informou aos demais Senhores Deputados que, impossibilitado de comparecer à reunião, o Sr. Prefeito da Capital designara o Engenheiro Rubens Chammas, Diretor de Desenvolvimento e Intervenções Urbanas da Empresa Municipal de Urbanização (EMURB), para representá-lo. Convidou-o, em seguida, a tomar assento à mesa dos trabalhos, e a ele concedeu a palavra para que fizesse uma breve exposição. Ao término desta, o Senhor Presidente pediu ao Sr. René Cadaval que também tomasse assento à mesa, a fim de que ele e o Sr. Chammas respondessem às perguntas dos Senhores Deputados. Ambos os depoentes trataram, tanto em suas exposições inaugurais quanto ao responder às indagações dos Senhores Deputados, de questões concernentes à operação, à localização e à cogitada ampliação do Aeroporto de Congonhas, na Capital, bem como da possível desapropriação de imóveis na área do entorno do Aeroporto. Findas as oitivas, o Senhor Presidente, uma vez mais, agradeceu a presença dos depoentes, bem como a colaboração que prestaram à Comissão. Em seguida, franqueou aos demais Senhores Deputados o uso da palavra, para que, caso desejassem, tratassem de temas correspondentes ao item 2 da pauta. Não havendo quem da palavra quisesse fazer uso, e estando esgotado o objeto da reunião, o Senhor Presidente, depois de agradecer a presença de todos, declarou encerrados os trabalhos.

■ Os depoimentos do Sr. René Pimentel Cadaval Jr., Presidente da Associação dos Moradores do Entorno do Aeroporto de Congonhas, e do Sr. Rubens Chammas, representante do Exmo. Sr. Prefeito da Capital Gilberto Kassab, encontram-se na íntegra no Anexo 6 deste Relatório.

29/10/2009 - Oitiva do Coronel-Aviador Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Chefe do Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA) do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), e do Tenente-Coronel-Aviador Ricardo Hein da Silva, Chefe do Quarto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA IV), cujos depoimentos encontram-se na íntegra no Anexo 7 deste Relatório.

05/11/2009 - Oitiva do Comandante Carlos Camacho, Diretor de Segurança de Vôo do Sindicato Nacional dos Aeronautas, cujo depoimento encontra-se na íntegra no Anexo 8 deste Relatório.

12/11/2009 - Oitiva da Dra. Carolina Brambila Bega, Defensora Pública do Estado de São Paulo, cujo depoimento encontra-se na íntegra no Anexo 9 deste Relatório.

5. MAIORES PROBLEMAS IDENTIFICADOS NAS REUNIÕES E NAS OITIVAS

A Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Ato nº 61, de 2009, tem a finalidade de investigar o possível recorrente descumprimento dos direitos dos usuários do transporte aéreo no âmbito do Estado de São Paulo.

Portanto, os elementos probatórios colhidos baseiam-se principalmente nas oitivas dos depoimentos prestados e nos documentos colhidos, o que nos cabe ora examinar, cuja análise culmina com a apresentação das Conclusões inseridas no item 6 do presente Relatório. Destarte passamos a analisar os aspectos que nos parecem mais relevantes dos diversos depoimentos colhidos.

Nesta CPI, os Deputados buscaram compreender a opinião dos diversos representantes do setor de transporte aéreo com relação aos Aeroportos situados no Estado, especialmente o Aeroporto de Congonhas (São Paulo), o Aeroporto de Cumbica (Guarulhos) e o Aeroporto de Viracopos (Campinas).

Muito preocupa a situação do Aeroporto de Congonhas, localizado em área de densa população, que já sofreu com acidentes aéreos, um inclusive recente, em 17.07.2007, da Companhia Aérea TAM.

Os integrantes desta CPI ouviram e questionaram os diversos operadores do setor de transporte aéreo sobre a existência do aeroporto de Congonhas, sua segurança, infra-estrutura e demais aspectos envolvidos.

1. O Comandante Carlos Camacho, Diretor de Segurança de Vôo do Sindicato Nacional dos Aeronautas, cujo depoimento foi colhido em 05/11/2009, ressalta que com a criação da ANAC em 27.09.2005 o transporte aéreo no Brasil começa a crescer e, se elabora a Resolução 55, de 8 de outubro de 2008, revogando a Portaria 188 que era bastante conservadora no que diz respeito à operacionalidade do Aeroporto de Congonhas. Entende o depoente que se antes o referido aeroporto era conservador com o objetivo de atender a demanda interna de tráfego de pontes aéreas, ele passa a ser um aeroporto multifacetado com recebimento de vôos internacionais e nacionais até que, em um segundo momento a ANAC, em razão do problema do acidente ocorrido, elimina a figura do aeroporto internacional para evitar que a Organização da Aviação Civil Internacional a obrigue explicar porque não havia até aquela data certificado internacionalmente o aeroporto de Congonhas.

Na opinião do Comandante Camacho o Aeroporto de Congonhas, construído na década de 40 no topo de uma colina, para atender a demanda de aeronaves menores, operação totalmente segura, passou a permitir a demanda de aeronaves de peso elevado (65 a 70 toneladas), que operam com velocidade elevada, o que o transforma em aeroporto inseguro, em um aeroporto crítico que não permite erros.

Segundo o depoente, apenas após o acidente a ANAC elaborou-se uma IAC (Instrução de Aviação Civil), sobre procedimentos e requisitos técnico operacionais complementares para as operações do Aeroporto de Congonhas. Ainda, segundo o entendimento do Comandante Camacho, se esse documento estivesse válido na ocasião do acidente, o mesmo não teria ocorrido: aeronaves que estivessem com o reverso inoperante não poderiam atuar em Congonhas.

O Comandante Camacho em seu depoimento indica, entre outras providências que entende relevantes para aumentar a segurança do aeroporto de Congonhas, a suspensão de suas operações em períodos de chuva, conforme abaixo transcrito:

“Então, quando a gente elimina, por exemplo, a possibilidade de operar sem reverso, a gente já ganhou um ponto significativo no que diz respeito ao fator segurança, há um incremento do fator segurança. Se nós não permitirmos que uma aeronave opere em Congonhas com um dos reversos pinados, que não opere em dias de chuva, que não opere com mais de 100 passageiros, que não opere com peso superior a 40mil Kg, por exemplo, que era mais ou menos o que a Portaria 188 remetia. Então, todos esses movimentos vão se somando para incrementar significativamente o fator segurança.”

2. Em seu depoimento datado de 10.09.2009, o Promotor Mário Luiz Sarrubo entende que hoje a pista do Aeroporto de Congonhas pode ser considerada segura, mas merece algum tipo de restrição por conta de sua curta extensão. Vejamos a resposta do ilustre Sr. Promotor ao ser perguntado se hoje o Aeroporto de Congonhas pode ser considerado seguro:

“Acredito que sim, a pista hoje ela se apresenta segura, segundo as informações o nível de macro textura da pista torna o aeroporto seguro, evidentemente ele talvez mereça algum tipo de restrição por conta da extensão da pista, alguns podem dizer e arte controverso e eu não me sinto confortável em dar opinião não técnica, mas a opinião do usuário e pode-se dizer apaixonado por aviação, Congonhas não deve fechar na minha opinião, talvez o número de operações para alguns tipos de aeronaves para que se tenha mais segurança sem sombra de dúvida a pista é curta e são centrais também, eu acredito que essa é uma questão indiscutível, no entanto, o que está faltando na minha visão é uma restrição maior e principalmente uma fiscalização das empresas aéreas porque o nível de competitividade que nós temos hoje nesse mercado que é um mercado muito difícil, as empresas aéreas acabam muitas vezes assumindo riscos até inconscientemente por conta de atingir aquele resultado financeiro que se espera para uma companhia vencedora.” (g.n.)

Verifica-se, através dos vários depoimentos colhidos, a necessidade da elaboração de estudos sobre a importância de novas restrições nas operações do aeroporto de Congonhas, ou modificações na sua infra-estrutura, objetivando a segurança do transporte aéreo, o que está inserto como uma das conclusões do presente Relatório.

3. O Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, Sr. José Márcio Monsão Mollo, em depoimento ocorrido em 27.08.2009, informa que as empresas aéreas transportaram no mercado interno de 2008 sessenta milhões de passageiros, ou seja, mais do que o dobro dos passageiros transportados em 2002, situação que acarretou alguns problemas na área de infra-estrutura.

José Márcio discorre que o apagão aéreo ocorrido após o acidente da Gol com o “Legacy” foi originado pelos controladores aéreos, que iniciaram um movimento para melhores salários culminando com a sua paralisação, ocasião na qual foi paralisado todo o trânsito aéreo brasileiro. Esta situação caótica, segundo ele, teve um fim quando o Comandante Saito enquadrou os controladores, investiu na formação de novos controladores, e atualmente, o tempo médio de atraso é abaixo dos padrões internacionais.

O representante das empresas aéreas entende que o Aeroporto de Congonhas é seguro, e informou a CPI que a OAC de dois em dois anos efetua vistoria nos aeroportos e não encontrou nenhum problema. A questão seria a capacidade do aeroporto, tratando-se de um problema de infra-estrutura e não de segurança.

Também afirmou o representante das empresas aéreas que houve uma vistoria da OAC, órgão ligado à ONU sobre aviação civil que aprovou o controle aéreo brasileiro com nota 9,5 e, tradicionalmente o Brasil é considerado um país com controle aéreo seguro.

O presidente do sindicato das empresas aéreas afirma que a infra-estrutura é hoje muito deficiente, e segundo ele, o aeroporto de Congonhas que já teve 52 movimentos por hora baixou para 30 e poderia suportar um movimento maior. Que em Guarulhos existe problema com o pátio de estacionamento, razão pela qual trata-se de um aeroporto com sua

capacidade esgotada, enquanto o aeroporto de Viracopos tem potencial de crescimento, mas não há investimento por parte da Infraero.

Esclarece que as empresas aéreas têm um custo significativo que é o querosene de aviação, o “QAV”, que ele representa para a TAM e a GOL de 32% a 35% do gasto total e, segundo a Organização Internacional das Empresas Aéreas (IATA), a média mundial é representar apenas 23%, e no Estado de São Paulo, o ICMS é maior do que nos demais estados, razão pela qual as empresas aéreas evitam abastecer em São Paulo e nos demais estados com ICMS elevado.

Esta CPI entende necessária a realização de estudos com a finalidade de equiparar o ICMS do querosene nos estados para que exista uma média nacional, com a finalidade de promover maior segurança para os usuários de transporte aéreo, já que esta CPI constatou que muitas vezes as companhias aéreas chegam nos aeroportos situados no Estado de São Paulo com o seu tanque inteiramente abastecido, evitando abastecer em São Paulo, a fim de não aumentar seus custos, razão pela qual esta reivindicação encontra-se incluída nas conclusões do Relatório.

4. O Sr. René Pimentel Cadaval Junior, representante da Associação de Moradores do Entorno do Aeroporto de Congonhas, em seu depoimento datado de 22.10.2009, esclareceu que há anos luta contra a idéia de ampliação do Aeroporto de Congonhas, por diversas razões, entendendo que há um descontrole do uso do Aeroporto de Congonhas, pois sua capacidade operacional é de doze milhões de passageiros por ano e em 2007 estava sendo utilizado quinze milhões e meio. Conclui que não há um controle efetivo do aeroporto.

Salientou ainda a preocupação com o Meio Ambiente em razão do querosene in natura que é despejado na atmosfera em função da atividade do motor e das turbinas da aeronave, causando uma chuva ácida ou chuva de querosene, gerando um nível de poluição desconhecido que afeta a população de São Paulo e do entorno do aeroporto.

5. Esse Relator entende fundamental que a Prefeitura defina a posição da cidade de São Paulo, questão que foi abordada na colheita do depoimento de Rubens Chammas, representante da referida cidade, com relação ao Aeroporto de Congonhas, para que os paulistanos definam se querem ou não o Aeroporto dentro da cidade, discussão que deve ocorrer com toda a sociedade civil, já que São Paulo tem um aeroporto gigante dentro da cidade, o que afeta a vida da população.

O Sr. Rubens Chammas, representante do Prefeito Gilberto Kassab, em seu depoimento datado de 22.10.2009, se manifestou no sentido de que antes de ampliar, reduzir ou desativar o Aeroporto de Congonhas é necessário elaborar a política aeroportuária da cidade de São Paulo, planejar sobre a estratégia aeroportuária, conforme abaixo transcrito:

“Acho que as falas do Deputado Carlos Giannazi e Rodolfo Costa foram fundamentais, e pegando só um gancho no que o nobre Deputado Rodolfo Costa falou acho que antes da decisão de ampliar, reduzir ou desativar o Aeroporto é saber qual é a política aeroportuária da cidade de São Paulo, e aí realmente os níveis Municipal, Estadual e Federal têm que ter um plano claro de ampliação de Cumbica, ampliação de Viracopos, o trem de alta velocidade que ligue Viracopos a São Paulo, então eu acho que a definição de Congonhas ela vem num segundo momento, ela vem depois da clara definição desse mapeamento, desse planejamento. Isto está sendo discutido na Prefeitura, na Secretaria de Desenvolvimento Urbano, a Emurb participa de algumas discussões juntamente com a Secretaria de Planejamento a nível Estadual.”

6. Ainda com relação à segurança do usuário do transporte aéreo, cabe ressaltar que o Sr. Alberto Fajerman, Diretor de Relações Institucionais da GOL, em seu depoimento de 27.08.2009, afirmou que a manutenção das aeronaves é uma questão muito séria para as empresas e, a cada 4.000 horas ocorre uma revisão, sendo que toda a revisão gera um documento que atesta o que foi feito, o que geralmente é realizado por um fiscal da ANAC, mas também pode ser atestado por um engenheiro credenciado da própria empresa, e, que em sua empresa não existem aeronaves com idade superior a quinze anos, sendo normal que grandes empresas tenham avião com quinze anos de atividade, sendo a média da idade das aeronaves de onze e doze anos, informando que os aviões descartados, como se opera em sistema de leasing, são devolvidos e direcionados para operar em países menos desenvolvidos.

O representante da GOL esclareceu que a jornada dos pilotos não pode ser superior a 11 horas e que no caso da GOL no máximo se utiliza de seis a sete horas, afirmando também que os pilotos de sua empresa não trabalham em condições de stress.

O representante da TAM Linhas Aéreas S/A, Piloto-Chefe Alex Frischmann, em seu depoimento de 10.09.2009 esclarece que entre os 132 aviões que a TAM tem em sua frota, poucos se encontram com mais de 10 anos de uso; informa ainda que os aviões que vieram da South African, na faixa de 13 a 15 anos de uso, estão sendo desativados justamente por necessidade de modernização da frota, que constituiria política da empresa.

7. O Coronel-Aviador Ricardo Hein da Silva, Chefe do IV Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos e o Coronel-Aviador Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, prestaram depoimento em 29.10.2009, sendo que o Cel. Gustavo falou sobre o Sistema de Controle de Tráfego Aéreo, em especial os radares do território brasileiro, esclarecendo que o Brasil tem uma cobertura de cerca de 84 radares como um todo, o que é uma cobertura invejável em relação a qualquer país do mundo, enfatizando que os Estados Unidos e a Europa têm cobertura igual à brasileira.

O Cel. Ricardo Hein lembra que a introdução da Caixa Preta, em meados dos anos 60, enfrentou uma resistência inicial dos pilotos que temiam que esta fosse utilizada como prova contra a qualidade de seus serviços. Ressaltou que a finalidade da Caixa Preta não é a de punir o piloto, mas sim prevenir que outros acidentes aéreos ocorram. Por essa razão é importante um debate maior a respeito da natureza do direito de acesso da sociedade à Caixa Preta.

Esclareceu ainda o depoente que o SIPAER trabalha com a prevenção e não com a investigação punitiva, e por essa razão os pilotos, as empresas e outros entes da sociedade, procuram a instituição para narrar seus problemas e buscar solução.

Essa política de prevenção evita outros acidentes, o que só é possível em razão do sigilo existente. Mas o depoente entende importante que a sociedade através do Ministério Público, das Associações de Pilotos, e outras entidades afins, especializem-se visando buscar as informações existentes, as causas dos acidentes aéreos, descobrindo o que realmente ocorreu.

O Dr. Promotor de Justiça Mario Luiz Sarrubbo também discorreu em seu depoimento sobre a importância da participação da sociedade civil nas investigações dos acidentes aéreos, que a seu ver deve também ter a representação da Polícia Civil e do Ministério

Público, o que acarreta transparência nas apurações sem retirar a autonomia necessária do CENIPA.

8. O Diretor Executivo da Fundação PROCON, Dr. Roberto Pfeiffer, em seu depoimento de 15.10.2009, ao analisar as causas da crise do setor aéreo ocorrida há 3 (três) anos, afirmou que ocorreram desdobramentos relacionados com a segurança aérea e a própria manutenção das aeronaves e dos aeroportos.

Ressaltou que as empresas GOL e TAM foram autuadas pela falta de dois deveres essenciais, que são: a) o da informação (não informavam adequadamente o atraso, os seus motivos, quando o passageiro poderia embarcar, etc.); e b) os deveres de assistência (não conseguiam acomodar o passageiro em outros vôos, quando havia cancelamentos ou atrasos superiores a quatro horas).

O diretor do PROCON lembra que o Código Brasileiro de Aeronáutica e a Portaria do DAH estabelecem que esse dever de assistência ocorra de forma escalonada, dependendo do tempo de atraso, somente então começam a surgir os direitos de alimentação, hospedagem, etc, o que no seu entendimento não é o ideal, porque dependendo do caso concreto o passageiro necessita dessa assistência antes.

9. Essa opinião corrobora com a opinião contida no depoimento prestado em 10.09.2009 pela Dra. Adriana Borghi, Coordenadora da Área do Consumidor do Centro de Apoio Civil e Tutela Coletiva do Ministério Público de São Paulo, e que acompanhou os desdobramentos do acidente do Airbus da TAM, através do CENACOM (Centro Nacional de Apoio do Consumidor), que por sua vez encaminhou representação à Promotoria de Justiça, dando origem e fundamento à instauração de procedimento preparatório de inquérito civil, o que posteriormente evoluiu para a instauração de inquérito civil, com o objetivo de verificar o dever de indenização dos sucessores das vítimas, por conta do acidente, em razão da responsabilidade objetiva da companhia aérea. Foi então instalada uma câmara de mediação com a participação da TAM, da Defensoria Pública, da Secretaria de Direitos Econômicos do Ministério da Justiça e do Ministério Público do Estado de São Paulo, que teria se encerrado aproximadamente 15 dias antes da data deste depoimento.

A ilustre Promotora esclareceu que, em razão de ação civil pública proposta pelo Ministério Público Federal, foi dada liminar por dever de assistência e informação. Na seqüência, a ANAC apresentou para consulta pública, uma proposta de resolução quanto ao overbooking, e atualmente, em nova consulta, uma proposta de resolução para os atrasos, cancelamentos e preterição de passageiros. O Ministério Público acompanha a proposta de resolução da ANAC em relação a cancelamentos e atrasos de vôos, tendo participado de reunião em 24 de agosto de 2009.

Esclareceu ainda a Dra. Adriana Borghi o tempo de atraso do vôo que geraria o dever de assistência:

“Com relação ao atraso, existe uma determinação do Código Brasileiro de Aeronáutica que é de quatro horas, uma resolução da ANAC que está em vigor que está para ser modificada por esse texto que eu comentei a pouco que também fala dessas quatro horas. O nosso entendimento é que tem que ser imediato, para o sistema do consumidor e o Ministério Público entendem que tem que ser se atrasou já nasce o dever de assistência independente de quanto tempo atrasou.”

Dra. Adriana informou que por se tratar de uma resolução contida em lei, existem projetos tramitando no Senado para reduzir para duas horas, mas o entendimento do Ministério Público, da Fundação PROCON e do IDEC foi o de se posicionar da mesma forma que o DPDC (Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor) do Ministério da Justiça, no sentido de que a assistência deve ser imediata a partir do momento que atrasou o vôo. Isto porque não haveria sentido em submeter o consumidor a uma espera de 4 horas para que ele possa ter direito à assistência.

Pelas razões acima expostas, a CPI apresenta como uma de suas conclusões, o encaminhamento de MOÇÃO para todos os órgãos competentes, a fim de que sejam aprimoradas as normas legais existentes, objetivando que a assistência aos passageiros com vôos atrasados ou cancelados seja imediata.

10. O Diretor Executivo da Fundação PROCON, Dr. Roberto Pfeiffer, esclareceu que as reclamações dos consumidores em 2007 eram de 665 atendimentos e diminuíram em 2008 para 377 atendimentos.

Uma das questões recorrentes destas reclamações, segundo salientou o representante do PROCON, é que em caso de extravio de bagagens o passageiro deve fazer um termo na área de desembarque avisando a companhia aérea da ocorrência, e o consumidor por não ter conhecimento desta norma desembarca e só posteriormente contata a companhia aérea. Por essa razão as companhias aéreas se recusam a indenizar alegando que o passageiro não efetuou o procedimento correto dentro da área de desembarque. Portanto, há necessidade do aperfeiçoamento desta questão afeta ao consumidor. Por esta razão esta CPI determina em sua Conclusão o encaminhamento de Moção para os órgãos competentes e ofício para as companhias aéreas.

11. No depoimento do representante da companhia Azul Linhas Aéreas Brasileiras S/A, Dr. Adalberto Febeliano, ocorrido em 15.10.2009, foi informado a essa CPI as dificuldades de sua companhia em entrar nos aeroportos de Guarulhos e de Congonhas, pois não existem horários de vôos disponíveis para as novas companhias. Afirmou ele que o ambiente ideal para o consumidor, por possibilitar maior concorrência no valor das passagens, o que já ocorre no aeroporto de Viracopos, local onde no Estado de São Paulo, a empresa mais opera.

Ao ser questionado no depoimento se existe algum tipo de prática danosa ao consumidor, consistente na formação de oligopólios, o representante da AZUL ressalta que não há boicote, e sim, um ambiente extremamente competitivo, um ambiente muito difícil, que certamente não é favorável a entrada de novas empresas. Em seu entender, se um aeroporto é dominado exclusivamente por duas empresas, a população certamente não está sendo bem atendida, porque não se tem concorrência e, portanto, preços melhores.

Nesse sentido, com a finalidade de beneficiar o consumidor, esta CPI apresenta em suas conclusões, o encaminhamento de moção, para que se elaborem estudos com a finalidade de que as novas companhias possam expandir seus negócios no aeroporto de Congonhas e Guarulhos, desde que beneficie o consumidor paulista.

Também o representante da Azul ressaltou a necessidade de implantar área de prevenção de uso de drogas e de álcool para os tripulantes e técnicos de manutenção, determinando que os funcionários das empresas aéreas submetam-se a testes periódicos, não existindo

no Código de Aeronáutica vigente qualquer norma nesse sentido, conforme abaixo transcrito:

“No caso específico da AZUL, como a AZUL é uma empresa nova, nós obrigamos os nossos funcionários como se tivessem um contrato de adesão, quer dizer, se você quer ser um empregado da AZUL, tem que submeter a esse tipo de teste, mas a legalidade disso ela é meio duvidosa, se um empregado quiser em um determinado momento questionar isso, a gente legalmente não tem muito poderes para obrigá-lo, e isso é absolutamente fundamental, não adianta a gente querer tampar o sol com a peneira, é um problema da sociedade, o uso de drogas, do abuso de álcool e isso precisa ser controlado. E principalmente o espírito de um problema deste, obviamente não é identificar as pessoas e assim demiti-las, um programa desses tem que ser completo, dar a chance da pessoa se reabilitar.”

Pelas razões acima expostas, a CPI apresenta como uma das conclusões a necessidade de que sejam aprimoradas as normas legais existentes, a fim de que os tripulantes e técnicos de manutenção das empresas aéreas sejam submetidos a testes regulares, para evitar o uso de drogas e abuso de álcool por serem pessoas responsáveis pela segurança das aeronaves e dos vôos.

5.1. Sub-Relatoria Consumo

Eis os fatos:

A Comissão Parlamentar de Inquérito em questão ouviu depoimentos de representantes do Ministério Público, Profissionais do setor aeronáutico, Presidentes de Sindicatos, Diretores de instituições ligadas à defesa do consumidor entre outras pessoas dispostas a colaborar e esclarecer os últimos acontecimentos ligados ao transporte aéreo no Estado de São Paulo.

As principais questões objeto da investigação em relação ao direito do consumidor foram: como as empresas aéreas estão se portando em relação ao overbooking, o extravio de bagagens, os atrasos de vôos, o dever de assistência em caso de imprevistos do vôo e indenizações.

Dia 25 de junho de 2009

O dia de abertura dos trabalhos desta Comissão Parlamentar de Inquérito, foi posto em votação e conseqüentemente aprovado, um requerimento de autoria do Deputado Alex Manente, para que fosse convidado o Diretor do PROCON, Dr. Roberto Pfeiffer, para prestar esclarecimentos sobre a relação das Companhias Aéreas com o consumidor.

Na mesma esteira de proposta do Deputado Alex Manente, o Deputado Fernando Capez, também no dia 25 de junho, propôs requerimento convidando os promotores de justiça Doutora Adriana Borghi e Doutor Mario Luiz Sarrubbo para prestarem inúmeros esclarecimentos a fim de instruírem esta Comissão.

Cumprе salientar que a Doutora Adriana Borghi é Coordenadora da Área do Consumidor do Centro de Apoio Operacional Cível e de Tutela Coletiva do Ministério Público do Estado de São Paulo e o Doutor Mario Luiz Sarrubbo foi o promotor que acompanhou as investigações dos dois acidentes com os vôos da TAM.

O Deputado Rodolfo Costa e Silva formulou requerimento, na mesma data, encaminhado a Defensoria Pública Geral para que designasse um defensor para prestar informações sobre o estágio em que se encontra o processo de indenização das vítimas dos acidentes aéreos no Estado de São Paulo.

O mesmo parlamentar observou a importância do custo do transporte aéreo dentro do Estado de São Paulo, constatou que o preço de passagem de um monomotor se assemelha um avião de grande porte (Ex: Air Bus, Boeing...). Diz haver monopólio ou duopólio de determinados trajetos, ou seja, somente uma ou duas empresas fazendo determinado percurso.

Outrossim, ressaltou que os direitos do consumidor são amplamente afetados, pois o custo da passagem aérea fica elevado. Observou que passagens dentro do próprio Estado de São Paulo tem custo igual ou maior que trajetos interestaduais ou internacionais, já que segundo sua análise os órgãos responsáveis por esta fiscalização estão quanto a sua eficácia muito aquém do esperado.

Dia 27 de agosto de 2009

O Sr. José Márcio Monsão Mollo, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, prestou depoimento e fez uma explanação sobre as características do setor aéreo brasileiro.

Relatou que em 2008 as empresas aéreas brasileiras transportaram em torno de 60 milhões de passageiros no mercado interno.

Se formos considerar a população do Brasil, esse número ainda é muito baixo, mas segundo o depoente houve um aumento bastante significativo entre 2002 e 2008.

Nesse período ele informa que dobrou o número de passageiros e isto acarretou problemas, sobretudo na área de infra-estrutura.

Informa que o período denominado de “apagão aéreo” começou após o desastre de uma aeronave da Companhia Gol, com outra de modelo Legacy na região Norte do país, e que segundo o depoente, até este momento o setor vinha funcionando relativamente dentro do esperado.

Dia 10 de setembro de 2009

A Dra. Adriana Borghi, Promotora de Justiça expôs a atuação do Ministério Público e demais órgãos à época do acidente com a aeronave modelo Air Bus da Companhia Aérea - TAM.

A Doutora Adriana Borghi acompanhou o drama de diversos passageiros e parentes de vítimas de acidentes aéreos e por esse entre outros motivos pode dar um importante depoimento.

Na ocasião foi instalada uma Câmara de Mediação pela TAM em conjunto com a Defensoria Pública, Secretaria de Direitos Econômicos do Ministério da Justiça e o Ministério Público de São Paulo e foi encerrada uns 15 dias depois de instalada, com apresentação de relatório final.

Foi instaurado também um procedimento preparatório de inquérito civil, que depois evoluiu para um inquérito civil, com o objetivo de verificar o dever de indenização dos sucessores das vítimas do acidente, em razão da responsabilidade objetiva da Companhia Aérea.

O inquérito civil ainda encontra-se em andamento, mas segundo a promotora ele provavelmente será arquivado. Explica ela, que o direito individual homogêneo dos sucessores foi amparado pela Companhia Aérea, e o objetivo do inquérito foi acompanhar os trabalhos em relação a estas indenizações.

Dia 15 de outubro de 2009

O Diretor Executivo da Fundação PROCON, Professor Roberto Pfeiffer, esteve nesta Casa como convidado e foi ouvido, ainda que informalmente.

Ressaltou que a Fundação PROCON em conjunto com outras entidades, em especial o IDEC, ingressaram com uma Ação Civil Pública, que acabou tendo duas liminares concedidas. A primeira diz respeito questão da informação. Foi determinado às companhias aéreas que aperfeiçoassem o sistema de informação, ou seja, elas têm que informar previamente qualquer atraso. Segundo o depoente, essa é uma liminar ainda vigente que tem sido fiscalizada constantemente.

Na mesma Ação Civil Pública determinou-se que a ANAC fizesse uma resolução ministrando ou pormenorizando o dever de assistência das companhias aéreas, uma vez que o Código Brasileiro de Aeronáutica estabelece que o dever de assistência se dá a partir de quatro horas de atraso e de forma escalonada, ou seja, dependendo do tempo de atraso é que começa a surgir o direito de alimentação, hospedagem, etc, e essa não é a forma mais correta, pois dependendo do caso concreto a pessoa precisa desta assistência imediatamente.

Existem Projetos de Lei tramitando no Senado Federal reduzindo para duas horas, ou seja, só nascerá o dever de assistência quando houver atrasos de no mínimo duas horas. PROCON, Ministério Público, IDEC, Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor, ligado ao Ministério da Justiça, entendem que a assistência tem que ser imediata.

Fato este que já tinha sido abordado anteriormente no depoimento da Procuradora Dra. Adriana Borghi que salientou que a própria ANAC coloca a impossibilidade de alterar esse período de quatro horas, pois é previsto em Lei e uma Resolução não pode alterar matéria legislativa.

A minuta desta Resolução foi disponibilizada pela ANAC, e segundo o Dr. Roberto Pfeiffer ela contém várias falhas e então propõe que esta Casa oficie a própria ANAC e o Congresso Nacional para tomarem as medidas cabíveis.

A proposta desta Resolução já encontra-se com o texto consolidado e aguarda análise jurídica da própria ANAC.

O PROCON constatou que o problema mais recorrente é o extravio de bagagens e nos alertou sobre o conflito que há entre o CDC, que estabelece a indenização plena, e os Tratados Internacionais que estabelecem a chamada indenização tarifada (há um limite para a indenização).

Ainda quanto ao extravio de bagagens, há um problema recorrente que é a falta de informação adequada ao consumidor quanto ao procedimento a ser adotado quando a bagagem é extraviada. As companhias não alertam nem informam ao consumidor que em caso de extravio de bagagens ele tem que fazer um termo, na área de desembarque, avisando a Companhia da ocorrência. O que ocorre, é que pela falta adequada de informação o consumidor contata apenas posteriormente a Companhia, e esta se recusa a atender o consumidor alegando que se ele não procedeu dentro da área de desembarque, não há certeza de que a bagagem foi efetivamente extraviada.

Um segundo problema também recorrente, alegado pelo PROCON, diz respeito à questão do artigo 49 do CDC que trata do arrependimento posterior. Quando o consumidor faz compras à distância, o que é muito comum em aquisição de passagens aéreas, e depois se arrepende, as Companhias Aéreas de uma maneira geral se recusam a aceitar o arrependimento, desrespeitando o CDC e cobrando as multas por cancelamento.

Outro fato relatado pelo Diretor do PROCON ocorreu no primeiro semestre de 2009. Havia muitas viagens marcadas principalmente para Buenos Aires e Santiago do Chile áreas em que houve uma maior incidência da gripe suína. O próprio Ministério da Saúde e a Secretaria da Saúde de São Paulo alertaram sobre a inconveniência de viajar para estes locais, e por conta disso muitos passageiros quiseram cancelar suas viagens. Porém as Companhias Aéreas não quiseram eximir os consumidores das multas pelo cancelamento.

Quanto ao Serviço de Atendimento ao Consumidor, regulamentado por um Decreto Federal que determina que os órgãos regulados devem atender com determinados padrões quando fazem o atendimento por telefone, num primeiro momento as Companhias Aéreas não estavam obedecendo estas normas, tanto que houve sanções determinadas em processos administrativos contra as principais Companhias: TAM, GOL, AZUL.

Segundo o próprio Diretor do PROCON houve uma sensível melhora no setor, pois a última operação de fiscalização do PROCON notou-se a devida adequação às normas.

Reitera que o maior problema hoje é o extravio de bagagem e ressalta a importância de haver uma Legislação Federal para regulamentar o direito à informação ao passageiro e o dever de assistência, pois a última proposta de regulação fornecida pela ANAC é inadequada sob vários aspectos.

A legislação atual permite overbooking (quando se faz a reserva de mais assento do que o disponível), ela apenas faz valer o direito de informação e assistência quando a Companhia prever o atraso, dentre vários outros problemas pontuais que foram enviadas a esta Comissão.

Como sugestão o Dr. Adalberto Febeliano, representante da Companhia Azul Linhas Aéreas Brasileiras também expôs no mesmo dia e ressaltou a importância da necessidade de um novo Código Brasileiro de Aeronáutica, pois o vigente encontra-se em muitos aspectos em contradição com o Código de Defesa do Consumidor.

Nos alertou ainda sobre o ambiente desfavorável à entrada de outras empresas aéreas nos aeroportos de Congonhas e Cumbica. (Oficiar à Câmara dos Deputados, ANAC, INFRAERO, Senado Federal).

O Deputado Alex Manente ressaltou esta questão e sugeriu ao Presidente da Comissão uma maior atenção a este fato. Disse que os 2 mais importantes aeroportos de São Paulo estar dominados por 2 empresas, sem possibilidade de ampliação causa um grande déficit ao consumidor final. Ampliar a utilização, gerando concorrência e conseqüente melhora para o consumidor é um dos pontos que esta Comissão tem que trabalhar.

O Deputado Fernando Capez também analisou este ponto e disse que a Comissão tem que analisar se está realmente ocorrendo algum tipo de concorrência injusta, e caso perceba isto oficie o Ministério Público Federal.

Dia 12 de novembro de 2009

A Dra. Carolina Brambila Bega, Defensora Pública do Estado de São Paulo, foi ouvida pela Comissão para informar o estágio das indenizações dos casos de acidente aéreo defendidos.

Segundo a Defensora Pública, o mais importante em toda a negociação realizada entre a TAM e a Defensoria, foi a primeira fase dos deveres de assistência preliminar. No termo de compromisso firmado com a Companhia TAM, esta se comprometeu a manter um serviço de atendimento telefônico gratuito, diuturnamente para atender às famílias afetadas.

Motivo este, que se constatou a importância de se regulamentar este dever preliminar de assistência, através de uma legislação específica, omissa até no Código de Defesa do Consumidor.

5.2. Sub-Relatoria Segurança

A Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Aéreo, após ouvir especialistas, administradores do setor, tripulantes de avião, entre outros, coletou nessas oitavas informações importantes e a partir destas formulou as seguintes sugestões no quesito segurança:

1) Padronização das alíquotas do ICMS do querosene de aviação em todo território nacional. Essa medida evitará que os aviões saiam sobrecarregados de combustível nos estados em que o ICMS é menor. Ela depende de decisão junto ao Conselho Nacional de Política Fazendária - CONFAZ, que agrega os 27 secretários de fazenda do país. O Airbus A320 do vôo 3054 acidentado da TAM em Congonhas, estava abarrotado de combustível, abastecido no Rio Grande do Sul. Nesse Estado o preço do querosene de aviação é menor por ter menor incidência de ICMS.

2) Proibição dos abastecimentos econômicos aeroportos que operem em nível crítico (pista pequena para aviões de grande porte). As empresas aéreas para reduzir custos abastecem os aviões nos Estados em que o ICMS tem incidência menor de alíquota. Essa prática deve ser proibida para os vôos que se dirijam a aeroportos com incompatibilidade do tamanho e porte das aeronaves em relação ao tamanho das pistas. Isso já ocorre no Aeroporto de Congonhas, mas não no de Bauru. Esta medida será válida enquanto não ocorrer a unificação do ICMS nacional para o querosene de aviação. Ela melhorará o nível de segurança operacional, pois um avião mais leve usa um espaço menor para aterrissar.

3) Congonhas aeroporto regional. Estudos para que no médio prazo o Aeroporto de Congonhas opere apenas vôos regionais, com aviões cuja capacidade não exceda a 120 passageiros. No intervalo entre os anos de 1985 a 1992, o Aeroporto de Congonhas teve caráter regional. No ano de 1992 foi publicada a portaria do Ministério da Aeronáutica que autorizava a reativação dos vôos internacionais no Aeroporto de Congonhas, que estavam suspensos, para operar com Boeing 737, com capacidade de 130 passageiros. A partir dessa data o aeroporto superou Cumbica no tráfego aéreo e o número de passageiros aumentou exponencialmente, principalmente por ter se transformado em hub. No ano de 2006 o número de pousos e decolagens foi em cerca de 230 mil e o de passageiros se aproximou de 20 milhões, o limite é de 12 milhões de passageiros/ano. Congonhas tem duas pistas, uma principal medindo 1.940 m por 45m, e uma auxiliar medindo 1.435 m por 49 m e não tem área de escape. O perfil do aeroporto é regional. Os vôos de longo curso de Congonhas podem ser transferidos para Cumbica em Guarulhos. Os vôos internacionais podem ser direcionados para o Aeroporto de Viracopos, em Campinas. O Aeroporto de Viracopos foi inaugurado em 1960. Possui uma pista com 3.240 metros de extensão, com 45 metros de largura. A dimensão da pista é apropriada para operar todos os aviões comerciais em operação no mundo atualmente. Precisa ser construída a segunda pista e o terminal de passageiros, pois o atual é muito precário. Essas obras já foram planejadas pela Infraero. E principalmente com a construção do Trem de Alta Velocidade, ligando Campinas ao Rio de Janeiro, esse aeroporto poderá ser transformar também no principal hub nacional.

4) Proibição de operação no Aeroporto de Congonhas durante as chuvas. Segundo o Relatório do CENIPA – Centro Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, na investigação do acidente com avião da TAM, as operações devem ser paralisadas até que a INFRAERO meça a quantidade de água na pista. O Aeroporto de Congonhas é extremamente crítico em função do tamanho das pistas, por estar situado no topo de uma colina, por estar rodeado de prédios e não ter área de escape. Segundo especialistas em segurança de vôo, as operações devem ser totalmente suspensas durante as chuvas, até que essas cessem e o aeroporto tenha de volta o nível operacional de segurança.

5) Comissários de bordo. Proibição de redução no número de comissários a bordo das aeronaves para manutenção do fator segurança. O número de comissários a bordo de aeronaves é determinado em função de uma eventual necessidade de evacuação de emergência, um comissário por porta do avião, conforme orientações contidas no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 121- RABAC 121, item 12.1 da Parte I do Anexo 6. As Autoridades de Aviação Civil adotam o critério operacional do número de comissários relacionados com o número de passageiros. No Brasil, as demonstrações completas de evacuação de emergência requeridas pelo RBHA/RBAC 25, com vistas à certificação de tipo das aeronaves, também seguem esse critério. Os ensaios são realizados considerando um comissário para 50 (cinquenta) passageiros. A proposta está em conformidade com os requisitos americanos (FAR 121 - 121.391) e europeus (JAR OPS 1.990). Uma redução do número de comissários

de bordo beneficiaria unicamente as empresas aéreas em detrimento do nível de segurança dos passageiros.

6) **Transparência.** Publicização dos relatórios de manutenção dos aviões pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC para que a sociedade tenha conhecimento do estado operacional das aeronaves no Brasil.

7) **Compatibilização.** O tamanho e peso das aeronaves devem ser compatibilizados de acordo com os aeroportos, levando em consideração o tamanho das pistas e o fator segurança. Aviões de grande porte que transportam mais de 60 toneladas de peso devem operar em pistas compatíveis. Em pistas curtas essas aeronaves operam em nível crítico e colocam em risco a segurança dos passageiros.

8) **RESA.** Implementação em todos os aeroportos do RESA (Runway End Safety Area) ou área de segurança de final de pista, que aumenta a segurança operacional do voo. Em Congonhas o RESA é de 150 metros, sendo que o ideal seria no mínimo de 225 metros. Nos aeroportos operados pelo Departamento Estadual de Aviação Civil do Estado de São Paulo - DAESP, não há essa área de segurança no final de pista. Ela é recomendada pela International Civil Aviation Organization – ICAO ou Organização Internacional da Aviação Civil – OIAC. Principalmente nos aeroportos que operam aviões de grande porte é necessário a implantação dessa área de segurança.

6. DAS CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES, PROPOSTAS E ENCAMINHAMENTOS

Como resultado dos trabalhos, sempre mantendo em foco a proteção, o respeito e a ampliação dos direitos dos consumidores dos serviços no ramo de transporte aéreo, que tenham por origem ou destino o Estado de São Paulo, assim como os demais cidadãos afetados direta ou indiretamente pela operação dos Aeroportos, a Comissão Parlamentar de Inquérito conclui, no âmbito das atribuições deste Poder Legislativo Estadual (artigo 24, incisos V e VIII e §§ 1º e 2º da CF), que:

1. A CPI verificou através da oitiva dos diversos representantes do setor aéreo que existem opiniões conflitantes quanto ao Aeroporto de Congonhas, sua ampliação ou fechamento, que formam correntes de pensamentos opostas. Este Relator entende que inicialmente o município deveria discutir e decidir se quer ou não o Aeroporto de Congonhas na cidade de São Paulo e, com esta decisão, definir a posição da cidade na macro estratégia do Aeroporto, optando por ampliá-lo, reduzi-lo, realocá-lo ou desativá-lo como política aeroportuária para a cidade e para o Estado de São Paulo, planejando de forma integrada com os outros níveis de governo as questões de segurança e de infraestrutura do aeroporto, pois foi informado para a CPI que atualmente existem apenas estudos preliminares. Saliencia ainda que estas providências são fundamentais uma vez que dos mais de cem milhões de passageiros atendidos pela Infraero em 2006, o Aeroporto de Congonhas e Guarulhos, respectivamente, são os mais requisitados, o primeiro com 18,5 milhões de usuários e o último com 15,8 milhões de usuários. A verdade é que da forma como está sendo conduzido o assunto, os riscos para os consumidores e para os moradores do entorno do aeroporto são significativos e tendem a crescer exponencialmente.

Entende ainda que a ausência deste planejamento pode acarretar a submissão do planejamento municipal e sua inerente definição da utilização do espaço urbano ao setor do transporte aéreo no Estado de São Paulo, que se encontra em franco crescimento, com deficiências na infra-estrutura em seus Aeroportos;

2. Enquanto não se define uma política aeroportuária para o Estado de São Paulo e, especificamente, para o Aeroporto de Congonhas, devem ser elaborados estudos técnicos imediatos com o objetivo de definir quais restrições de uso a pista de pouso e decolagem deve sofrer, como por exemplo, o número de operações e o tamanho de determinadas aeronaves, em razão da curta extensão da pista e a total falta de área de escape, bem como a proibição de operação durante as chuvas, objetivando garantir maior segurança para o consumidor do transporte aéreo e para a população paulistana do entorno;

3. Deverão ser enviados ofícios para o Conselho de Aviação Civil – CONAC, para a Secretaria de Aviação Civil – SAC, para o Ministério da Defesa, para a Câmara dos Deputados e para o Senado Federal, a fim de que seja dotada de recursos suficientes a Agência Reguladora (ANAC) e/ou qualquer órgão encarregado de fiscalizar as empresas aéreas, e checar as aeronaves, a fim de que exista uma maior fiscalização das empresas aéreas, e concomitantemente, seja criado um site para consulta do consumidor sobre a regularidade da fiscalização, e seus resultados, uma vez que esta CPI apurou em diversos depoimentos que o nível de competitividade no mercado das empresas aéreas é elevado, o que pode acarretar que as mesmas assumam riscos até inconscientemente por conta de atingir determinado resultado financeiro, e com isso coloque em risco a segurança de seus usuários;

4. É necessária a realização de estudos visando equiparar o ICMS do querosene nos Estados, com a finalidade de promover maior segurança para os usuários de transporte aéreo, já que esta CPI constatou que muitas vezes as companhias aéreas chegam nos aeroportos situados no Estado de São Paulo com o seu tanque inteiramente abastecido, evitando qualquer abastecimento nos Estados em que o ICMS é elevado, como por exemplo, no Estado de São Paulo, a fim de evitar aumento de seus custos, razão pela qual inclui esta reivindicação nas conclusões do Relatório. É interessante destacar que cada vez mais se restringe o peso transportado por passageiro, enquanto as companhias têm o livre direito de lotar os tanques das aeronaves com querosene. Nesse sentido deve ser encaminhado ofício ao Conselho Nacional de Política Fazendária – CONFAZ.

4.1. Além disso, deve ser encaminhada indicação à Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo, para que elabore estudos a fim de reduzir ou compatibilizar com outros Estados o Imposto de Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) incidente sobre o combustível de aeronaves no Estado de São Paulo;

4.2. Elaboração de Estudos visando a proibição dos abastecimentos econômicos nos aeroportos que operem em nível crítico (pista pequena para aviões de grande porte), uma vez que as empresas aéreas para reduzir custos abastecem os aviões nos Estados em que o ICMS tem incidência menor de alíquota. Essa prática deve ser proibida para os voos que se dirijam a aeroportos com incompatibilidade do tamanho e porte das aeronaves em relação ao tamanho das pistas. Esta medida será válida enquanto não ocorrer a unificação do ICMS nacional para o querosene de aviação. Ela melhorará o nível de segurança operacional, pois um avião mais leve usa um espaço menor para aterrissar.

5. Esta CPI determina o encaminhamento de MOÇÃO para o Senado Federal e todos os órgãos competentes, a fim de que sejam aprimoradas as normas legais existentes de assistência aos passageiros com voos atrasados ou cancelados para que ela não seja mais de 4 horas, e sim imediata, devendo ser inserida esta modificação no novo Código Brasileiro de Aeronáutica;

5.1. Esta CPI determina o encaminhamento de Moção para o Senado Federal para que o Projeto de Lei que versa sobre o dever de assistência das Companhias Aéreas aos consu-

midores seja modificado, passando este dever a ser imediato e não após duas horas como sugere o Projeto de lei.

6. Esta CPI determina o encaminhamento de MOÇÃO para todos os órgãos competentes, a fim de que sejam aprimoradas as normas legais existentes, com o objetivo de que os tripulantes e técnicos de manutenção das empresas aéreas sejam submetidos a testes regulares, para evitar o uso de drogas e abuso de álcool em pessoas responsáveis pela segurança das aeronaves e dos voos, áreas sensíveis do transporte aéreo.

7. Esta CPI determina o encaminhamento de ofício para os representantes da INFRAERO no Aeroporto de Congonhas e de Guarulhos, bem como para a ANAC, e demais órgãos competentes, a fim de que seja efetuado estudo com o objetivo de permitir a novas empresas aéreas brasileiras, que se mostrarem adequadas e preencherem os requisitos legais exigidos, operarem nos referidos aeroportos nos voos domésticos, beneficiando o consumidor paulista e de todo o país, que terá preços melhores nas passagens aéreas e um maior poder de escolha da empresa aérea que pretende viajar.

8. Encaminhar ofício à CETESB, à Secretaria do Meio Ambiente do Município de São Paulo e à Comissão de Meio Ambiente da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, a fim de que seja analisado no Aeroporto de Congonhas a quantidade de querosene in natura que é despejado na atmosfera em função da atividade das aeronaves, causando chuva ácida ou chuva de querosene e afetando a saúde da população do entorno do referido aeroporto.

9. Encaminhar ofício sugerindo que a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, a Secretaria de Aviação Civil – SAC, e o Ministério da Defesa realizem maior investimento na ouvidoria dos aeroportos.

10. Encaminhar ofício à Secretaria Estadual da Justiça e da Defesa da Cidadania, sugerindo a criação de postos de atendimento do PROCON-SP nos três principais Aeroportos do Estado de São Paulo.

11. Encaminhar ofícios às Companhias Aéreas, a fim de criarem mecanismos de informação mais eficientes para os consumidores quanto ao extravio de bagagens, bem como Moção ao Congresso Nacional para que se regule a matéria.

12. Encaminhar Moção ao Congresso Nacional sugerindo a criação de um Novo Código Brasileiro de Aeronáutica que data de 19 de dezembro de 1986.

13. Encaminhar ofício para a ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil, para a Secretaria de Aviação Civil – SAC e para o Ministério da Defesa, visando: a) proibir a redução do número de comissários de bordo das aeronaves para preservar a questão da segurança nos transportes aéreos; b) que o tamanho das aeronaves sejam compatibilizados de acordo com os aeroportos, levando em consideração o tamanho das pistas e o fator segurança e, c) implementar em todos os aeroportos da RESA (Runway End Safety Area) ou área de segurança de final de pista, que aumenta a segurança operacional do voo. Em Congonhas o RESA é de 150 metros, sendo que o ideal seria no mínimo de 225 metros. Nos aeroportos operados pelo Departamento Estadual de Aviação Civil do Estado de São Paulo - DAESP, não há essa área de segurança no final de pista. Ela é recomendada pela International Civil Aviation Organization – ICAO ou Organização Internacional da Aviação Civil – OIAC. Principalmente nos aeroportos que operam aviões de grande porte é necessário a implantação dessa área de segurança.

14. Encaminhar ofício ao PROCON, ao IDEC, ao Ministério Público, e aos Superintendentes da Infraero nos Aeroportos de Congonhas, Cumbica e Viracopos, a fim de que seja promovida rígida fiscalização do preço e da qualidade dos produtos comercializados nos Aeroportos, visando proteger o consumidor de eventuais abusos.

Agradecimentos

Os membros desta CPI agradecem o especial apoio do Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, Deputado Barros Munhoz, pela colaboração irrestrita ao bom desempenho desta CPI. Estende-se o agradecimento aos demais Membros da Egrégia Mesa, bem como aos Nobres Deputados que nos auxiliaram e cooperaram para o correto e regimental desenvolvimento dos trabalhos desta Comissão Especial.

O mesmo agradecimento se faz ao trabalho realizado pelos servidores desta Casa, que tanto labutaram para se alcançar este resultado final. Em especial, nossos agradecimentos ao Departamento de Comissões da Secretaria Geral Parlamentar e à Procuradoria da Assembleia Legislativa, bem como a todos os assessores dos gabinetes dos Deputados membros desta CPI e das Lideranças dos respectivos Partidos Políticos.

Espera-se que se implementem as medidas sugeridas no sentido de contribuir para a melhoria da prestação de serviços, no ramo de transporte aéreo, aos consumidores deste Estado.

Quanto aos documentos que serviram de prova para os trabalhos de investigação da CPI, os mesmos deverão ser encaminhados aos órgãos constantes deste relatório para que possam tomar as providências que lhe competem.

Recomenda-se também o encaminhamento integral deste relatório às seguintes autoridades:

- Excelentíssimo Senhor Presidente da República;
- Excelentíssimo Senhor Presidente do Senado Federal;
- Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara dos Deputados;
- Excelentíssimo Senhor Ministro da Defesa;
- Excelentíssimo Senhor Governador do Estado de São Paulo;
- Excelentíssimo Senhor Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo;
- Excelentíssimo Senhor Secretário de Estado de Justiça e da Defesa da Cidadania;
- Excelentíssimo Senhor Prefeito do Município de São Paulo;
- Excelentíssimo Senhor Prefeito do Município de Guarulhos; e
- Excelentíssimo Senhor Prefeito do Município de Campinas.

São Paulo, 10 de fevereiro de 2010.

Rodolfo Costa e Silva
Deputado Estadual
Relator da CPI do Transporte Aéreo

Alex Manente Vicente Cândido
Deputado Estadual Deputado Estadual
Sub-Relator Sub-Relator

Aprovado o Relatório Final.
Plenário “D. Pedro I”, em 10/02/2010.

a) Deputado FERNANDO CAPEZ –
Presidente

a) Deputado FERNANDO CAPEZ
a) Deputado RODOLFO COSTA E SILVA
a) Deputado VICENTE CÂNDIDO
a) Deputado ALEX MANENTE
a) Deputado CAMILO GAVA
a) Deputado CARLOS GIANNAZI
ANEXOS

ANEXO 1

27 de agosto de 2009 — Quarta Reunião da CPI — Oitiva do Sr. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO, Diretor-Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (SNEA), e do Sr. ALBERTO FAJERMAN, Diretor de Relações Institucionais da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.
(transcrição realizada pela empresa BK Consultoria e Serviços Ltda.)

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Muito bom dia Sr. José Márcio muito obrigado pelo seu comparecimento subconvocado a comparecer perante a essa Comissão Parlamentar de Inquérito por solicitação do Deputado Vicente Cândido (PT) acolhido pelos membros desta Comissão. Ela foi constituída pelo Ato 61/2009 pelo Sr. Presidente da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo para investigar o possível recorrentes descumprimentos dos direitos de usuários do transporte aéreo no âmbito do Estado de São Paulo.

Cumpra a este Presidência advertir Vossa Senhoria conforme preceitua as normas constitucionais e reconstitucionais aplicáveis... da constituição do Estado de São Paulo Art. 13 parágrafo 2º, o Código de Processo Penal Art.213e 218 na Lei Estadual 11.124/Atr.3º Vossa Senhoria como testemunha deve dizer a verdade assumindo compromisso não podendo fazer afirmações falsas, calar ou negar a verdade a respeito dos fatos de seu conhecimento, uma vez tais condutas poderiam configurar prático de ilícitos penais. Então queria tomar do Sr. o compromisso, de que vai bem fielmente desempenhar a função de testemunha dizendo a verdade. Inicialmente eu indago ao Deputado Vicente Cândido (PT) que foi o autor do convite se deseja fazer alguma pergunta e aberta a palavra a qualquer dos Deputados membros desta Comissão.

O SR. VICENTE CÂNDIDO - PT – Bom dia Sr. Presidente, bom dia Srs. Deputados, bom dia ao nosso depoente eu queria sugerir Sr. Presidente que o depoente fizesse uma explanação em alguns minutos que ele achar necessário em uma caracterização do setor até porque os membros da CPI tenham uma pouco mais de informação, pois o Sr. preside o Sindicato que agrega as empresas do Brasil inteiro é um Sindicato nacional.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – É o Sindicato Nacional das empresas aéreas foi criado em 1933 nós agregamos 16 empresas nacionais e 14 internacionais, desde 2007 a direção do Sindicato foi profissionalizada até então ocupada por alguma, por alguém de uma empresa aérea e houve uma reforma do Estatuto e hoje ele é profissionalizada, então hoje nós temos uma diretoria profissionalizada acima dela o conselho consultivo composto de 9 empresas e Assembleia Geral. As empresas aéreas hoje no Brasil elas transportaram em 2008 em torno de 60 milhões de passageiros no mercado interno o que ainda é muito pouco, em relação à nossa população, mas houve um aumento significativo principalmente em 2002 para 2008 mais do que dobramos o número de passageiros. Isso trouxe alguns problemas sobretudo na área de infra-estrutura. Todos recordam daquele período chamado de “apagão aéreo” em que houve realmente um apagão, um caos aéreo ele começou se os senhores estão bem recordados após o desastre da Gol com o “Legacy”. Até então vinha funcionando bem o setor apesar do problema da infra-estrutura. Aeroportuária e o desastre ocorreu se não me engano no mês de setembro, ou outubro e em dezembro começou o problema com os controladores aéreos ele começaram a fazer um movimento vamos dizer assim como eles chamam de padrão e começou a criar um problema então no setor aéreo, culminou esse movimento com aquele revolta de 29 de março em que eles paralisaram todo o trânsito aéreo brasileiro e de lá para cá vem piorando a situação. Vem piorando porque os controladores aéreos começaram a obrigar os aviões a ficar em terra, ou ficarem circulando para poder descer e isso foi criando uma sequência de atrasos e cancelamentos de vôos. Até que o comandante Saito tomou uma providência “enquadrando” os então controladores aéreos e o setor veio se ajustando com o tempo, hoje nós temos segundo a ANAC, hoje nós temos um tempo médio de atraso abaixo dos padrões internacionais e de cancelamento menos ainda. Não existe atualmente problema no setor aéreo em relação ao que havia até pouco tempo atrás de cancelamento, de atraso de vôo, etc.

O SR. VICENTE CÂNDIDO - PT – Então o Sr. jura que aquele problema ali foi conjuntural e provocado por funcionários que operam o Setor Aéreo porque antes não tinha problema, e porque agora também não tem mais problema.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Justamente, não havia nenhum problema ate o desastre da Gol, da Gol com o Legacy e desde.. aí foi houve uma, como que se diz? Certas correções por parte das empresas e da ANAC, acertadas com ANAC e hoje não existe mais as taxa de atraso são muito baixas.

O SR. ... – Mas antes dos problemas dos controladores eu me lembro que no final do ano teve o problema do “over booking” praticado por companhias operadoras de sistema. Isso permanece até hoje a prática do “over booking”. O senhor poderia dizer como que está isso no setor? Quais são as empresas que praticam ainda o “over booking”.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Em dezembro de 2007, houve um problema com a TAM aquela chamada “lei de Murph”. Então realmente teve um problema muito sério e o ano passado teve um problema com a Gol que decorreu mais da integração dos sistemas da VARIG com a GOL porque ela fez essa integração de todos os sistemas de fato houve um problema com a GOL e ela reconheceu esse problema. A empresa GOL por exemplo não tem como, o sistema de reserva dela não permite que haja “over booking”, não existe um sistema de reserva ou se compre ou não se compra certo? Então a GOL não tem condição de fazer o “over booking” e a muito tempo já que a TAM não tem problema de “over booking” mesmo por causa da crise porque baixou muito o número de passageiros. Nós não temos notícia hoje de prática de “over booking”, pode ter ocorrido uma ou outra isoladamente eu não tenho tido conhecimento.

O SR. ... – Estou com alguns números aqui que hoje 60 milhões de viagens /ano.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Em 2008 fechou em torno de 60 milhões de passageiros.

O SR. ... – Eu sei que de 2002 até 2008 esse número cresceu quanto?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Praticamente o dobro.

O SR. ... – O dobro? 30 milhões para 60 milhões, ou seja, os aeroportos praticamente, os aeroportos sofreram ampliação e reforma. Agora, o número de aeronaves do Brasil nesse período cresceu ou diminuiu?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Cresceu.

O SR. ... – Na projeção do crescimento.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Cresceu bastante não posso lhe dar o número mais cresceu bastante, hoje só as duas grandes empresas nacionais a TAM tem quase 130 aeronaves a GOL deve estar com 105, 110 aeronaves e a WebJet 16 aeronaves, a Trip está com 20 e poucas aeronaves. Houve aumento significativo dos números de aeronaves comerciais e mais significativo ainda da aviação executiva. A aviação executiva antes da crise no ano de 2007 havia uma previsão de entrega em 2008 até 2011 de quase 80 aviões executivos por ano. Depois da crise baixou um pouco esses pedidos.

O SR. ... – O senhor tem noção de como está esse atendimento ao consumidor hoje no setor?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – O que eu tenho sabido que está normal, não existe problema maior.

O SR. ... – E em relação a infra-estrutura aeroportuária? Como que está hoje?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – A infra-estrutura continua ainda hoje muito deficiente, muito mesmo aqui em São Paulo, por exemplo, Congonhas está funcionando, mas poderia segundo estudos já feitos poderia funcionar melhor. Hoje o governo fixou, nós já tivemos em Congonhas até 52 movimentos por hora e depois foi baixada para 48, depois para 44 e quando foi feita a reforma da pista principal baixaram para 33. Hoje está em 30 é um aeroporto que suporta um movimento maior, tem estudos sobre isso sem problema nenhum. Guarulhos existe um problema sério de pátio de estacionamento, Guarulhos as obras do pátio do estacionamento eu não sei como andam, mas eu acho que estão paralisadas e o terminal 3 que a Infraero não conseguiu ainda nem licitar o projeto executivo. Então Guarulhos é um aeroporto que está, pode-se dizer que está praticamente esgotado e Vira Copos é um aeroporto ainda com grande potencial de crescimento, mas ainda não há nenhum investimento por parte da Infraero nesse aeroporto. Brasília, por exemplo, o terceiro terminal de Brasília já deveria estar pronto este ano mas não tem nem licitação do projeto Executivo.

O SR. ... – O Estado de São Paulo quantos aeroportos operam que tem vida ativa?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Eu não sei te dizer. Eu conheço os três principais da Infraero. O Estado de São Paulo tem muito aeroporto não sei o número dos aeroportos estaduais.

O SR. ... – Mas a maioria é do Estado?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Sim.

O SR. ... – Em relação ao custo da aviação no Brasil que nós durante anos e ainda persiste os governos brasileiros acabaram criando a cultura de que é coisa de lazer, de classe média, de rico e por isso acaba aumentando tributos, taxas portuárias e eleva o custo do passageiro às alturas. Senhor tem parâmetro disso? Estudado com outros países para comprar país aí do nosso porte, da América Latina ou país que sejam comparáveis, não vamos comparar com Europa ou Estados Unidos que têm outros padrões de custos. Como é que seria isso em relação a algum outro país que...

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Nós temos esse estudo do Sindicato para poder encaminhar à Comissão sem problemas nenhum se eu soubesse, eu teria trazido. Em que justamente nós procuramos demonstrar à ANAC quando estava sendo discutida a liberdade tarifária que as empresas brasileiras não tem condição de concorrer com as grandes empresas europeias e americanas. O Senhor falou vamos pegar a América Latina, a LanChile, a Lan hoje é uma empresa muito bem administrada ela deve ser a terceira empresa do América Latina depois da TAM e da Guarulhos mas é uma empresa totalmente voltada para o mercado externo já que no Chile não existe uma massa de passageiros. E ela, por exemplo, tem uma carga tributária lá no Chile de 12% enquanto nós chegamos aqui 35% praticamente nós temos no nosso setor especificamente eu poderia dizer assim o problema da carga tributária, que é o problema do Brasil todo. Os problemas específicos nós temos sérios problemas de importação de peças para manutenção, reposição das aeronaves, a burocracia da Receita Federal obriga as empresas brasileiras a manterem um estoque de peça equivalente a 20%, 23% do valor da aeronave quando na Europa, ou nos Estados Unidos ou mesmo lá no Chile trabalha com um estoque de peça a 4% a 5% do valor da aeronave sem um custo muito alto para as empresas brasileiras. Nós temos um problema do “leasing” de aviões que é o chamado custo Brasil, custo abaixo do Equador. O “leasing” para nós é sempre mais caro, e esse “leasing”, o seguro, por exemplo, das aeronaves teve um crescimento significativo de mais de 20% após dos caos aéreo porque o líder dos controladores foi para a imprensa dizer que o nosso controle aéreo não era seguro, não seis e você recorda disso. E na renovação da frota as empresas têm arcado com um valor maior por causa desse declaração, provocou esse aumento de custo. Nós temos um outro custo significativo que é o querosene de aviação o “QAV”, ele representa para empresas como as duas grandes Nacionais a TAM e a GOL que são muito bem administradas e têm a frota muito nova em torno de 5 anos de uso, representa de 32% a 35% do gasto total. Segunda a IATA esse custo de QAV a média mundial é de 23%.

O SR. ... – O senhor poderia dizer o que é IATA para nós aqui?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – É a Organização Internacional das Empresas Aéreas é o internacional. Enquanto não mudam as empresas aéreas têm um gasto de 23% de QAV nós temos aqui de 35%.

O SR. ... – O senhor quase é um Presidente de empresas internacionais nós temos 16 empresas nacionais e 14 internacionais.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Filiadas ao...

O SR. ... – O senhor está dizendo que essas empresas internacionais que operam aqui no Brasil elas abrem um filial brasileira, mas ela tem todos os benefícios de seus países em tributação de QAV, em tributação de peças, “leasing” mais barato então o senhor está dizendo que há uma concorrência mais do que desleal quando nós permitimos a entrada de uma empresa estrangeira é isso?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – é o fato de permitir, mas a providência que a ANAC fez de liberar tarifa internacional, ou seja, eles vão poder praticar as tarifas que bem entenderem e as empresas brasileiras não têm condições de concorrer.

O SR. ... – Mas o senhor não é a favor da liberdade de mercado? O Senhor não é empresário?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Não nós somos a favor do mercado, da liberdade tarifária. Tanto é que nós lutamos por isso e conseguimos a partir de 2002 essa liberdade no mercado interno, no mercado doméstico e aplaudimos agora acontece que tradicionalmente nos vãos internacionais são feitos acordos bilaterais onde cada país procura de alguma forma proteger a suas empresas nacionais, como nós chamamos de “empresas de bandeira”. Então o senhor vai encontrar em países importantes sempre em vista alguma certa proteção às empresas internacionais, por exemplo, os Estados Unidos que é a Meca do liberalismo não permite mais de 25% de capitais estrangeiros nas empresas americanas. Os Estados Unidos têm um programa chamado “Fly American”, que isso significa que todo o americano que viaja com o dinheiro do governo tem que viajar por empresas americanas. São subsídios que significou em 2008 em torno de 12 bilhões de dólares. Eles têm um outro programa, me foge agora a sigla é um programa militar onde as empresas oferecem uma parte de suas aeronaves como reserva para transporte de tropa. Então o governo ajuda no financiamento dessas aeronaves e paga a elas indeniza cada vez que usa. Então quando chega baixa temporada normalmente essas empresas empurram para o governo, o governo faz transporte de tropa através dessas companhias aéreas como é o caso, por exemplo, do transporte para o Iraque, para o Afeganistão que é feito pelas empresas privadas. Isso também é uma ajuda significativa. Nós tivemos só para resumir, antes dessa crise, nós tivemos momentos muito críticos para a aviação aérea. A primeira foi na invasão do Iraque em 90 ainda no outro governo Bush, e os países europeus então a comunidade ainda não estava organizada ainda neste ponto os países europeus e os Estados Unidos ajudaram com empréstimos subsidiados às empresas estrangeiras. E o 11 de setembro foi o segundo momento, neste 11 de setembro quando houve a crise internacional, por exemplo, o Governo Bush deu 20 bilhões de dólares a fundo perdido para as empresas aéreas e abriu uma linha de crédito com garantido tesouro nacional, a mesma coisa que fizeram o governo francês, alemão, inglês e etc. E ainda o governo brasileiro não houve nenhum tipo de ajuda, então na realidade existe o subsídio sim tanto na Europa quanto nos Estados Unidos mesmo que seja de forma velada, existe esse subsídio.

O SR. ... – Duas últimas perguntas. Esse padrão aqui da lata que o senhor falou do QAV quanto ao custo das companhias isso é fora do Brasil? 32%? No Brasil é mais caro?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – A média mundial é de 20%, as empresas gastam 23%.

O SR. ... – Na média mundial, no Brasil?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – É 32%, a 35%.

O SR. ... – E o que é caro no QAV? Quais são os impostos mais caros no QAV aqui em São Paulo são 25% ICMS.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Bom começa pelo cálculo feito, do preço, pela Petrobrás a Petrobrás fabrica 80% do QAV aqui no Brasil, com petróleo brasileiro e só 20% ela importa, ela importa do Caribe o QAV para o Nordeste porque fica mais barato. Mas ela produz 80% aqui no Brasil só que para chegar ao preço do QAV eles pegam o preço do Golfo do México, a commodity, e em cima desse preço eles incluem um pseudofrete, um pseudo-seguro de frete como se todo o QAV tivesse vindo do Golfo do México certo? Isso encarece em torno de 30 centavos de dólar em cada litro de QAV então começa por aí. O preço na refinaria já é muito mais alto por esse tipo de cálculo que é feito pela Petrobrás e vão acrescentando obviamente os impostos e, sobretudo o problema do ICMS. Aqui em São Paulo, por exemplo, é de 25% o ICMS e São Paulo é o Estado em que há uma emissão em torno de 35% dos passageiros é emissão do Estado de São Paulo. Então isso encarece muito o QAV, nós temos Brasília 23%, Recife tem 27%, Minas Gerais o governador baixo para o aeroporto de Confins tem está 4%, Rio de Janeiro está em 3% e Porto Alegre está em 4%. Isso obriga as empresas aéreas a carregarem querosene a fazerem a coisa mais, desculpe a expressão, estúpida. Ou seja, o avião sai desses aeroportos...

O SR. ... – O Sr. presidente!

O SR. JOSÉ MÁRCIO – O avião com o tanque cheio para evitar o abastecimento naqueles locais onde o querosene é mais caro.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Márcio só um segundo por favor.

O SR. ... – Quero só repetir essa parte quer dizer que 27% em Pernambuco, 25% em São Paulo, quatro, três em Minas, quatro no Rio é isso?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Isso, Porto Alegre é... Rio Grande do Sul é 4% a alíquota do ICMS é 4%, no Rio de Janeiro eu não lembro o ano mas era o tempo da Governadora Rosinha 3% e em Confins é 4% o Governador Aécio fez com que as empresas saíssem de Pampulha e fossem para Confins. Então em Confins é 4% mas em Pampulha eu não me lembro bem, mas não é 4%, em torno de 20%.

O SR. ... – Mas tem Goiás Deputado Rodolfo, Goiás é 3%, Paraíba é 3% aliás quem levou o projeto feito nesta Casa nas mãos do então Governador Alckmin foi exatamente o Governador da Paraíba, o então Governador da Paraíba Aécio Cunha Lima. E nós aprovamos aqui nesta Casa por unanimidade e o Governador Serra vetou, assumiu o compromisso com o setor de rediscutir a alíquota não de 4% que era a proposta aqui da Casa mais que fosse algo próximo de 12. Até 12 o Estado pode baixar sem ouvir o CONFAZ não é?

O SR. ... – Esse foi um dos grandes motivos aqui relatado por técnicos da ANAC da explosão do avião da TAM que veio com o tanque cheio de Porto Alegre e pousou aqui com o tanque cheio, evidente que não vai dirimir a culpa dos responsáveis.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – A explosão haveria de qualquer maneira, ele queimou mais tempo porque está com o tanque cheio, justamente porque veio de Porto Alegre com o tanque cheio.

O SR. ... – Mas eu quero ressaltar que há um compromisso do Governador, do Secretário Mauro Ricardo de rediscutir este assunto está na pauta com as entidades, para discutir esse assunto até de uma forma mais ampla.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Deputado eu só quero informar os senhores que segundo a Fundação Getúlio Vargas, inclusive está no site deles de 2003 até 2008 houve um redução média de 38 e pouco no preço das passagens esse ano as passagens já caíram quase 40%, segundo a Fundação Getúlio Vargas. Esse ano por causa da crise, mas o que eu quero dizer é que as empresas aéreas modesta parte fizeram o papel delas. Enxugaram se o senhor se lembra bem a GOL entrou com uma administração bem enxuta, certo? A TAM acompanhou

esta evolução as demais empresas não conseguiram acompanhar e isso forçou uma queda no preço médio das passagens significativa, representou um aumento significativo no número de passageiros, então hoje o problema se encontra nos aeroportos é que não houve por parte da infra-estrutura aeroportuária uma evolução que acompanhasse esse aumento significativo a esse número de passageiros, então ainda se encontra muito problema em função muito mais de aeroporto certo? De o avião chegar e não ter onde estacionar, ou então ele ficar parado como já me ocorreu várias vezes em uma posição remota e ficar esperando 5 ou 10 minutos para que o ônibus chegasse para transportar os passageiros e vice-versa.

O SR. ... – Ok, Sr. Presidente eu vou parar por aqui, queria pedir mais algumas questões mas para não monopolizar o debate eu vou passar a palavra ao Deputado Rodolfo Costa e Silva (PSDB).

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Deputado Rodolfo Costa e Silva (PSDB).

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Para mim uma questão ficou, foi colocado no começo da sua exposição saltou meu olhos. Nós estamos profundamente prejudicados, os consumidores. Por conta do apagão aéreo, e pela sua logicamente você passou muito resumidamente por esta questão, mas deu assim uma impressão como que se diz olha, era só uma brincadeira não existia problema nenhum em nosso sistema e aqueles vôos cancelados foi só uma greve branca. E as pessoas tiveram seus compromissos prejudicados, gente que perdeu vôo, vôo cancelado, vôo internacional cancelado prejuízo às empresas aéreas internacionais, avião que entrava na pista e voltava, piloto irritado, eu estava em um desses aviões e notei que o piloto estava profundamente irritado com a volta do avião que tinha ido para sair, o controle mandou. Ai tinha toda aquela história do Sindata I, Sindata II, Sindata III que está subdimensionado que tem um buraco não sei de onde não sei o que. E aí, quer dizer, no final realmente aquilo sumiu da noite para o dia houve aquela famosa “prensa” em cima dos controladores e aquilo sumiu, e minha preocupação não foi nenhum... Não houve investimento significativo nessa área era só uma palavra de ordem sindical? Como que estão estas indenizações? Ninguém entrou, mesmo porque com essa explicação imagina na justiça, nas pequenas causas, onde a explicação para o consumidor, olha, era só uma brincadeira, o senhor perdeu a sua reunião lá em Paris, mas era só uma brincadeira de gente querendo aumentar salário. Não tinha tudo àquilo era uma mentirinha, então, acho que toda sociedade cobra um explicação do setor e eu acho que nós Senhor presidente, nós temos eu buscar essa explicação porque o consumidor foi profundamente lesado e pelo que o Presidente do Sindicato está trazendo aqui foi uma mera manobra de busca de melhoria salarial.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Deputado eu me lembro bem que à época o Ministro Celso de Mello do Supremo Tribunal Federal em uma entrevista nos jornais disse que os passageiros deveriam entrar com uma ação contra a União. Porque a responsabilidade era da União. As empresas já tiveram um brutal prejuízo em função deste movimento, porque. O Senhor diz, que o senhor está dizendo o piloto irritado porque a torre de comando mandava embarcar, embarcava todo mundo, fechava o avião ela mandava o avião ficar parado. Ai os passageiros obviamente se revoltam contra a tripulação, certo? E o avião fica parado quando ele foi, fez o táxi para ir para a pista de decolagem e a torre mandou voltar.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Só lhe interrompendo um pouquinho, não só pela demora, mas lendo nos jornais que existe um buraco negro, que um caminhão poderia bater no outro e portanto sobre uma tensão dentro do avião ameaçado de morte por um sistema que não funcionava, e que isso acabou está parecendo uma grande “pizza”.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Eu não posso jurar ao senhor que existe, que o sistema é seguro é seguro porque não temos conhecimento pleno. Mas nós temos, tradicionalmente o Brasil é considerado um controle aéreo muito seguro inclusive de nível um, para o mundo. E eu estive na época com o comandante Saito e investiram muito na formação de novos controladores, esse ano houve uma vitória da OAC, que é um órgão ligado à ONU, sobre a aviação civil e aprovou o nosso controle aéreo com note 9,5. Acima inclusive de vários países europeus. De fato o que houve é que, não estou colocando culpa nos controladores, de fato eles fizeram um movimento, porque eu pessoal acho um absurdo que um controlador aéreo com a responsabilidade que tem ganhe 3.000 reais por mês. E trabalhe segundo eles, aí eu não posso lhe afirmar, em condições estafantes com o sistema militar e etc, etc, que eu não posso lhe afirmar. Mas o senhor há de concordar que é uma responsabilidade muito grande pelo salário que recebem, e ainda existe um problema sério porque como toda a área, toda essa área de aviação civil estava ligada a essa área militar, como o senhor sabe disso, até pouco tem era o UDAC que era ligado aos militares, depois foi criado a ANAC e era um dos últimos países onde existe algum controle militar nesta área. E o comando da aeronáutica não abre mão deste controle militar, por uma série de razões e inclusive de custo. Porque se ele abrir mão, passar isso tudo para civil tem que ter um outro...

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - Só para o senhor ter uma noção, se fosse um navio, a condução de um navio ele iria ganhar 200.000 por mês que é o que ganha para se tiver um navio, o navio da Bahia.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – O prático ganha muito mais.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – O problema não é esse, o problema é o método que se usa que é o método de terrorismo contra a população. Que você usa para conseguir salário...

O SR. JOSÉ MÁRCIO – O que houve no setor aéreo...

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Mas o problema é a metodologia que foi utilizada para se conseguir modificar estas situações.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – O problema do setor aéreo que a gente encontra, muito comum a gente encontrar em uma greve de ônibus em uma cidade, vai parar tudo. Mas na primeira vez na história do Brasil se parou a aviação aérea...

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Deputado Alex Manente (PPS).

O SR. ALEX MANENTE – PPS – Eu gostaria de primeiro agradecer à presença de nosso depoente e fazer alguns questionamentos em relação ao Estado de São Paulo. Primeiro eu gostaria à época do acidente da TAM aqui no aeroporto de Congonhas ficou um questionamento da segurança do aeroporto, se o aeroporto era seguro para as companhias. O tipo de pista, de asfalto, que se tinha naquele local, a metragem de toda a pista, e eu gostaria de perguntar se as empresas têm segurança no aeroporto de Congonhas?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Muita segurança, o Aeroporto de Congonhas não é de jeito nenhum um aeroporto inseguro. O que ocorreu no desastre da TAM, segundo, ainda não existe uma conclusão do CENIPA, mas tudo tende a um problema dos pilotos que colocaram o Manente em uma posição errada e o avião, em vez de ler freio, ele leu aceleração. Tanto é

que se o senhor se recorda ele continua acelerando, inclusive ele não cai na pista de automóveis ele voa, bom. Mas o problema ali não foi erro de pista, nem de chuva tanto é que vários aviões desceram naquela condição. E vários vêm descendo depois, a pista é curta, mas os aviões de hoje em dia são dez vezes mais eficientes do que os mesmos aviões que pousavam a dez anos em Congonhas. O Aeroporto de Santos Dumont tem 3350m a pista aqui são 1740m. Existem outros aeroportos no mundo em condições muito mais críticas do que Congonhas e operam com muito maior número de movimento do que Congonhas. O que ocorreu... o problema da GOL com o Legacy, os dois aviões se chocaram a 35.000 no meio do nada o que é uma raridade, e logo meses depois, mesmo problema com o avião da TAM. De fato isso tudo criou o pavor em toda a sociedade, mas apareceram também "N" especialistas em aviação, isso eu não sei e você lembra. Então quando mostrava a imagem do avião da TAM correndo na pista um dizia que ele estava freando e no mesmo jornal o outro dizia que ele estava acelerando, agora o aeroporto de Congonhas é extremamente seguro não há nenhum problema, inclusive repito a OAC fez a vistoria se não me engano de dois em dois anos, três em três ela faz a vistoria aqui e não encontrou nenhum problema, nem nos aeroportos, no controle aéreo foi a note em que nós ficamos acima de países do primeiro mundo e não encontrou nenhum problema sério nos aeroportos. O problema do aeroporto, que nós temos um problema de infra-estrutura é de capacidade, certo? Capacidade de passageiros e aviões, mas nunca de segurança.

O SR. ALEX MANENTE – PPS – É até importante esta informação, porque nós tivemos logo após o acidente diversas ações de melhorias na pista de Congonhas, inclusive ampliando, trocando o asfalto, na época se falou muito dos espelhos d'água que ficavam em toda a pista, "groove". Mas eu gostaria de colocar, já que foi comprovado o erro pelo que o senhor está falando do piloto.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Desculpa Deputado, eu não digo que foi. Está comprovado porque isso é uma atribuição do CENIPA. Ainda não concluiu.

O SR. ALEX MANENTE – PPS – Eu gostaria de colocar se o Sindicato também tem algum tipo de preocupação com o número de horas de vôo dos pilotos. Se isso é debatido entre o Sindicato, porque também existem diversas especulações como não sou especialista da área da aviação eu preciso ter informação se existe uma regra, porque diversos meios de comunicação levam ao conhecimento do público que o piloto acaba fazendo o número de vôos muito maior do que é o legal, e o prudente inclusive. Gostaria de saber a posição do sindicato e se tem algum acompanhamento por parte do Sindicato quanto ao número de vôo, de horas dos pilotos.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Existe uma legislação estabelecendo o número máximo de horas de vôo, essa legislação ela é obedecida e não é de hoje, sempre foi obedecida no Brasil e muito controlada, pelo antigo DAC e pela atual ANAC, e o controle é muito fácil de ser feito por essa fiscalização. Inclusive na nossa legislação a tripulação voa muito menos tempo do que se voa nos Estados Unidos, e na Europa. Então eu não sou contra a reivindicação deles, veja bem. Para mim é uma coisa, porque agora estão querendo passar a "apex" para reduzir 48 horas, para 40 horas. Isso é normal em um movimento sindicalista, mas a nossa, na nossa legislação a tripulação voa menos do que voa nos Estados Unidos, por exemplo. E as empresas obedecem esse padrão. Eu não diria ao senhor até porque gosto dos empregados, mas tem um problema de operação de segurança da própria aeronave. Não existe nada pior para uma empresa aérea do que uma aeronave no chão, certo? Não existe nada pior do que um desastre para a sua aeronave. Isso o senhor pode imaginar o reflexo que trás para a imagem de uma empresa aérea. Então normalmente a empresa aérea de um nível do primeiro mundo, ou do Brasil que nesse ponto é de primeiro mundo, ela segue rigorosamente regras de segurança e entre elas está o tempo de serviço da tripulação.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Deputado Camilo Gava .

O SR. CAMILO GAVA – PV – Presidente Capez, demais deputados, Sr. José Márcio.

O senhor disse que um dos motivos do apagão aéreo foi a greve branca dos controladores, senhor sabe nos dizer se as reivindicações que os controladores aéreos à época foram atendidas? Como está essa situação?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Que eu saiba não foram atendidas.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Não foram atendidas?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Inclusive os controladores aéreos foram formados até em um processo mais acelerado, todos eles foram formados, só tem os controladores militares e os controladores civis. À época salvo engano a proporção de 70% de militares para 30% de civis, e o Comando da Aeronáutica formou o ano retrasado estava formando 400 e tantos controladores aéreos todos eles militares. Então foram enquadrados vamos dizer assim, certo? Uma coisa o que o militar não abre mão é de disciplina, não vou discutir se está certo ou errado. Então eles não abriram mão da disciplina e como a maioria inclusive é militar eles se enquadram a essa disciplina vai atrás, o que eu soube não houve nenhuma melhora salarial mesmo porque existe um problema nessa área como nós temos 70, ou 80% de militares eles são sargentos. Então eles ganham como o mesmo sargento que comanda a banda militar e não pode ganhar mais porque aquilo dali, porque é uma carreira militar. Então como não existe a maneira de melhorar o salário do sargento, eles também não podem aumentar o salário do civil, se não teria na mesma situação, na mesma mesa duas pessoas ganhando diferentemente.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Aproveitando que o Deputado Alex Manente (PPS) questionou gostaria de saber que o senhor traçasse um parâmetro entre os salários dos pilotos das companhias brasileiras e dos salários dos pilotos das companhias americanas, européias. O senhor tem esses dados?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Sinceramente eu não tenho conhecimento inclusive, porque eu não tenho conhecimento realmente eu não sei nem quanto ganha um comandante da TAM, GOL, VASP...

O SR. CAMILO GAVA – PV – O senhor sabe dizer se os pilotos no decorrer desses anos tiveram algum aumento significativo, ou continuam com o seu salário? E Quanto seria se o senhor soubesse.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Eu posso lhe dizer de 2007 para cá, de quando eu assumi o Sindicato nós tivemos duas negociações coletivas. E nas duas negociações eles tiveram aumento real de salário, o ano passado eles tiveram aumento real salvo engano de uns 3%.

O SR. CAMILO GAVA – PV – O senhor não sabe dizer de quanto ganha um piloto hoje, um co-piloto hoje?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Eu não tenho idéia. Sinceramente eu não sei.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Tudo bem, muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Gostaria eu de fazer algumas perguntas. O senhor estava aqui, bom o Sindicato a finalidade dele é fazer a representação das companhias aéreas defender o interesse, a posição dessas companhias aéreas. Queria que o senhor fizesse rapidamente, o senhor historiou que o custo médio do combustível corresponde a 5% do faturamento no Brasil e 23% no exterior.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – 35% do total de despesa.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Do total de despesa? Então de todas as despesas 35% , nas companhias aéreas estrangeiras 23%. Nós temos que manter um estoque, as companhias são obrigadas a manter um estoque aqui de peças de 20% do valor das aeronaves. Em outros países 4% do valor da aeronave. Para importar peças há uma dificuldade, o senhor poderia rapidamente, porque eu gostaria de desenvolver um raciocínio para fazer a pergunta.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Há uma dificuldade principalmente na liberação de peça, a dificuldade que nós temos de importação é igual em qualquer setor econômico do Brasil. Então, por exemplo, nós temos que trazer as peças para cá e mantê-las em estoque, um avião, por exemplo, avião americano tem um problema no Japão, basta dar um telefone que uma American Air Lines da vida entrega a peça com 24 horas. Isso é impossível entregar uma peça de aviação com 24, 48 horas de, por exemplo, lá da Boeing para o Brasil, ou da Air Bus para o Brasil por causa da nossa burocracia de importação e de liberação.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Então a burocracia de importação está dificultando e em alguns casos inviabilizando que as companhias consigam fazer reposição de peças é isto?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Inviabilizar não inviabiliza por causa do estoque, mas obriga a manter o estoque. Como ela sabe que leva muito tempo para importar uma peça e pode haver problema na liberação o fiscal que está lá, está de mau-humor, por exemplo, Guarulhos que é o maior aeroporto de importação, e exportação de carga aérea. A Aduana só funciona de segunda à sexta feira, à noite depois de 22:00 funciona com plantão e final de semana não funciona, quer dizer, é brincadeira não é? Então não é só a carga par as empresas do setor aéreo mas toda a carga importada do Brasil, as companhias de aviação programam para chegar até sexta-feira em um determinado horário, ou até segunda por sábado e domingo a aduana não funciona. E você não pode ficar com os aviões parados no sábado e domingo. À noite também não funciona.

O SR. ... – O "Spot" também senhor José?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Não o Spot funciona 24 horas por dia.

O SR. ... – Aos sábados e domingos?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Que eu saiba, também. O tempo que eu estudava o assunto funcionava sábado e domingo.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Agora, muito bem então com isso 20% do custo da aeronave de peças aqui, não garante necessariamente que haja uma reposição porque pode faltar aquela peça que está se querendo importar.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Isso é muito difícil porque existe uma programação das empresas e quando uma empresa, normalmente existe um acordo cavalheiresco em que ela pega a peça de outra empresa e depois repõe.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – O senhor tem conhecimento foi uma época que o senhor mencionou até a VASP, se não me engano o Deputado Alex Manente até concluiu que há uma canibalização de peças de aeronaves que ficam encostadas e são usadas as peças dessas aeronaves em outras?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Houve nos últimos tempos da VASP houve isso.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Atualmente o senhor?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Atualmente não. Atualmente não, posso lhe da absoluta certeza de que hoje nós temos empresas aéreas muito bem administradas não só a GOL, a TAM, a WebJet e a Trip que hoje é a maior aviação regional da América Latina, da América do Sul em breve será da América Latina são empresas com administração, mudou o perfil das empresas aéreas, a entrada da GOL transformou o mercado brasileiros e aquelas companhias que conseguiram se atualizar em termos de administração, ou em termos de administração eficientes sobreviveram, as outras quebraram que foi o caso de VASP, TRANSBRASIL e VARIG.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – No caso, então vamos falar do nível de manutenção. Existem centros de manutenção? A GOL nos informou que ela possui um centro de manutenção, em Belo Horizonte em Lagoa Santa, no sítio Aeroportuário do aeroporto de Tancredo Neves, só para mencionar. E tem também 52 bases de manutenção. Como que é feita a manutenção destas aeronaves, então nós temos as questões das peças que o senhores está me dizendo que há uma dificuldade de importação, mas que as peças por serem mantidos um estoque elevado existem essas peças, não há canibalização. Esse nível de manutenção, nós ouvimos esporadicamente comentários, certamente são comentários, de que não há uma especialização muito grande nesses centros de manutenção, que como que o senhor poderia definir a qualidade desses níveis de centros de manutenção das aeronaves e se possível dar até algum detalhamento técnico.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Olha, eu realmente não tenho condição técnica de dar estes detalhes, talvez um representante da empresa aérea, agora, nós temos, volto ao tema. Porque comprovo o que estou dizendo essa fiscalização da OAC que ela faz de tempos em tempos, há anos o Brasil e aprovado em matéria de segurança de aviação, há anos. Nós estamos em um nível de primeiro mundo, não existe problema de manutenção e não existe, não estou dizendo de hoje não, há muitos anos que a manutenção das empresas aéreas têm nível de primeiro mundo. O que o senhor está falando da canibalização que houve realmente no final da VASP também não comprometia a segurança, eles simplesmente tiravam a peça de um avião que ficava parado e passava para outro. Mas, problema de segurança nunca houve, inclusive porque a fiscalização é muito rigorosa.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Eu chamei meu acessor porque eu de cabeça cansada me fugiu o nome daquele avião, que a TAM operava da companhia holandesa, que faliu.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Focker.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Isso, Focker. Muito bem, o nível de manutenção o senhor diz que é de primeiro mundo, que apesar das dificuldades existem peças. Então vamos tentar historiar alguns episódios que criam uma sensação de insegurança. Então nós temos o acidente do Focker 100 em outubro de 1996. Simplesmente abre uma peça do reverso o avião entre em decolagem abre o reverso, puxa o avião para trás durante a decolagem, o piloto não tem informação do que está acontecendo ele poderia desligar a turbina e subir com a outra, como que acontece um acidente como esse? Isso não é uma falha de manutenção? Falta de reposição de peças?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Não, isso pode ser uma falha normal como a que ocorreu com o avião dos Estados Unidos que caiu no Rio Hudson, como aconteceu com o Air Bus que caiu lá na África. O avião é uma máquina e como qualquer outra ela dá um defeito. Agora se o senhor pegar o número de acidentes, agora vamos voltar àquela velha ladainha, número de... o transporte mais seguro do mundo, número de viagens, número de decolagens, pousos, etc é um transporte extremamente seguro. Nós temos aqui no Brasil nós temos só as duas maiores empresas que fazem mais de 1700 vôos por dia. O que ocorreu também em função principalmente desse desastre da GOL, e desse desastre da TAM o setor aéreo passou a ser notícia de primeira páginas. Não sei se o senhor está lembrado, mas os jornais e televisão não falavam de setor aéreo. De condição de aeroporto, de repente e óbvio que tinha que ser e até hoje você liga o jornal, o aeroporto tal está funcionando, o aeroporto tal não sei o que, alguns anos atrás não havia nada disso. Então o que está havendo é uma maior repercussão do que sempre ocorreu no mundo inteiro, sempre ocorreram no mundo inteiro.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – O Electra fazia ponte aérea, fez durante mais de 30 anos. Nenhum acidente, a TAM começa operar o Focker 100 e relativamente em pouco tempo ocorre esse acidente que para mim é uma falha de manutenção, clara e gravíssima, evidentemente que existem menos acidentes de avião, também existem menos aviões proporcionalmente do que veículos transitando pelas rodovias próximos um ao outro. Agora, em seguida você tem o estouro de uma janela e a cabeça de uma passageira é sugada para fora da aeronave, também estranho que isso aconteça.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – O estouro da janela foi uma bomba levada por um maluco. Ficou comprovado.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Não, a bomba do maluco foi aquele que o engenheiro saiu voando com a cadeira.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – É.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Estou falando um vôo que vinha do nordeste, estourou o vidro da janela e a cabeça, relato inclusive de funcionários que trabalharam no vôo. Foi sugada a cabeça da passageira só pode descolar quando o avião aterrissou e quando tirou estava totalmente destruída a parte esquerda. Aí só para escolher, eu não tenho todos os dados aqui, mas nós poderíamos ter trazido porque essas perguntas não têm que ser dirigidas necessariamente ao senhor. Aí tivemos um avião que pousou em um pasto no interior de São Paulo, da TAM, outro avião sempre da mesma companhia. Então, há uma, veja bem, a função aqui da Comissão Parlamentar de Inquérito dentro da nossa área de competência é informar ao consumidor que entra em um avião no Estado de São Paulo, qual o nível de segurança que o está aguardando então nós precisamos informar a população qual o nível de segurança mesmo que existe na manutenção das aeronaves, tivemos um vôo vindo de Orlando esse ano, levantou um Air Bus de Orlando, explode uma turbina no trajeto, saiu até no jornal. Tivemos um outro vôo vindo de fortaleza, logo depois do acidente da GOL com o Legacy, o piloto não apertou o botão do combustível e começou a descer em queda livre. São todos os registros documentados, então eu queria perguntar ao senhor existe algum problema, alguma relação, entre essa seqüência de acidentes que vem acontecendo e o nível do centro de manutenção, ou a dificuldade em obtenção de peças, ou a especialização dos funcionários que trabalham com essa atividade específica?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Aí é realmente eu não tenho a questão como colocada pelo senhor, eu não tenho condições, nem conhecimentos técnicos para lhe responder, de fato o mais certo seria chamar as empresas responsáveis porque para lhe ser sincero nem conheço o centro de manutenção.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Perfeito, com relação aos pilotos, stress. Se não me engano foi o Deputado Alex Manente (PPS), que fez a colocação. A sim chega a nós a denúncia de pilotos que estão dobrando jornadas e extremamente fatigados dirigindo em situação de limite de stress. Inclusive em 1982 o grande acidente que houve com a VASP, indo para Fortaleza, na chegada registrando na caixa preta é apontada como nível de stress do piloto. Indicado até um suicídio, então senhor tem... Suicídio acompanhado de um homicídio em massa. Então, senhor tem algum conhecimento de que esteja sendo desrespeitada a legislação trabalhista? Eu sinceramente não tenho conhecimento e tenho contato amiúde mesmo com a Presidente do Sindicato dos Aeronáuticos a Graziela, e nunca me chegou nem ela e nem o Camacho que é o vice nunca chegaram a mim para reclamar sobre isso. Pode, não estou dizendo que não ocorra, pode ocorrer um caso ou outro, alguma coisa chega a ela, às vezes, seria o caso convocar a Presidente do Sindicato dos Aeronautas.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Presidente do Sindicato dos Aeronautas está convocada.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Mas ela nunca, inclusive tenho falado com ela semana passada mesmo falei com ela duas vezes, mas ela nunca chegou a mim esse tipo de queixa. Não estou dizendo que não ocorre.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – A fiscalização da ANAC, nós tivemos aqui a pouca a CPI das Companhias Seguradoras. E foi admitido pelos próprios representantes da Susep que a fiscalização era meramente virtual. A ANAC tem estrutura para fazer uma efetiva fiscalização de como é feita a manutenção nas companhias aéreas? Quem faz essa fiscalização, além da própria companhia e como que e feita?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Ela é feita pela ANAC, pelos fiscais da ANAC, e pelo menos em relação às empresas aéreas, eu não posso lhe dizer em relação a toda a aviação porque nós temos toda a aviação geral não é? Nós temos uma viação executiva, nós temos agrícola, etc, etc essa eu não posso dizer. Na comercial a fiscalização sempre foi rigorosa desde o tempo do DAC.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Nós temos 1700 vôo por dia, por companhia?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Não, eu disse isso mais ou menos 1700 das duas grandes companhias.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – 1700 vôos da TAM e da GOL?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Da TAM, e da GOL fazem em torno de 1700 vôos por dia. Por dia,

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Por dia? 1700 vôos.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – As duas somadas.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Nós estamos somando as duas nós vamos ter mais ou menos umas 250 aeronaves, como que é feita a manutenção se temos 250 aeronaves em 1700 vôos por dias?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Bem, eu não conheço bem o detalhe. Desculpe Deputado a minha formação é de Direito.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Ah! O Senhor é o nosso colega?(risos)

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Como eu lhe falei o Sindicato foi profissionalizado e como me convidaram para subir lá, eu conheço alguma coisa.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Quando o senhor não tiver certeza aí o senhor por favor...

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Eu sei que existe uma programação onde cada aeronave, a cada período de, não é tempo como se diz de horas de vôo, ou decolagem por pouso, ou etc. Ela passa por uma vistoria. Eu não sei lhe dizer com detalhe quais são os períodos.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Minha última pergunta, Air Bus, esta moderna criação, nós acostumamos a ouvir alguns comentários, eu não sou acionista nem da Boeing, nem da Air Bus eu não tenho nenhum interesse em uma ou na outra, o interesse dos Deputados aqui é informar aos consumidores onde ele está mais seguro. O Air Bus costuma-se dizer que em primeiro lugar duas coisas que se houve muito. Que é um avião feito para viagens interespeciais. Não dentro do Planeta Terra, porque ele é muito moderno e os pilotos ainda não estão adaptados. E que o Boeing é uma aeronave mais segura, então nós tivemos agora, além de números desde o tempo que a Air Bus começou a operar comparativamente com a Boeing, se vê um grande número de incidentes decorridos da tecnologia extremamente avançada em que o piloto fica à mercê dos equipamentos, porque quem conduz é o computador não é o piloto então ele tem pouca margem para agir em situações de emergências. Nós tivemos um programa na Discovery que passa sempre, sobre os acidentes aéreos um deles o comandante imprudentemente, de uma companhia Russa, colocou o filho para brincar no piloto automático e no Air Bus como é muito sensível o menino colocou a mãe já destravou o piloto automático quando eles se deram conta, não tem nenhum sistema de alarme só acende uma luz vermelha na cabine, a aeronave já estava de lado e o incidente veio em seguida. Agora, o incidente com os "pitots", claro que ali foi somado porque Air France colocou pouco combustível e ele não quis desviar da turbulência para não perder tempo, quer dizer pôe pouco combustível, tem que cumprir horário, o avião da frente da Lufthansa desviou 200 milhas daquela turbulência, da Air France não e mais as companhias européias tem só um piloto e dois co-pilotos. O piloto está dormindo o co-piloto não tem condições de tomar uma decisão política de gastar mais combustível e ter que fazer o vôo para reabastecimento e entrou naquela turbulência, muito bem, mas... Vamos ver as verdades aí com o tempo.

O senhor considera Air Bus uma aeronave tão segura quanto a Boeing, ou senhor não tem informações para responder sobre isso?

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Eu não tenho informações técnicas para responder isso. Nem tenho avião, nunca pilotei na minha vida, mas eu não vejo segurança no Air Bus de fato como o senhor disse, o Air Bus é um avião mais sofisticado tecnologicamente, o Boeing é um avião mais simples. Segundo as informações que eu tenho, agora o senhor veja o desastre com esse Air Bus 330 foi o primeiro desastre com esse tipo de avião. São mais de 2 mil aviões, agora este foi o primeiro desastre.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Mas vários incidentes não é? Vários incidentes ocorrem, é que eu não vou, me perdoe eu estou fazendo algumas perguntas ao senhor.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – É eu realmente não tenho condições técnicas para responder.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Nosso objetivo é extrair as informações técnicas.

O SR. JOSÉ MÁRCIO – Eu tenho viajado, viajo sempre de Air Bus e nunca vi problema nenhum, aliás, eu nunca vi meu diretor técnico do Sindicato que é uma pessoa especializada em segurança, já me disse que é um avião tão bom quando o Boieng, agora de fato é um avião tecnologicamente mais sofisticado, como o senhor disse.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Então eu e meus colegas, devemos direcionar as perguntas que o depoente tenha condições técnicas de ter as respostas, eu me dou por satisfeito e agradeço muito a sua colaboração mas está aberta a palavra aos colegas então, nós agradecemos à presença do senhor, vai assinar um depoimento, o senhor aguarde só mais uns instantes? Vamos convocar a próxima testemunha.

Próxima testemunha senhor Alberto Fajerman, Diretor de Relações Institucionais da GOL VARIG.

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Fajerman.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Então nós agradecemos o senhor, a sua presença, senhor fica nos termos da Lei, obviamente na condição de testemunha advertida do dever e do compromisso de dizer a verdade, às penas do falso testemunho. Agradecemos muito sua cooperação e está aberta a palavra aos Deputados desta comissão.

O SR. ALEX MANENTE – PPS – Pela ordem.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Deputado Alex Manente (PPS).

O SR. ALEX MANENTE – PPS – Primeiro agradecer o Dr. Alberto Fajerman, por estar aqui. Primeiro eu gostaria de perguntar se ele também é advogado, qual a área que ele milita para que nós possamos abordar as questões técnicas sobre a aeronave o desempenho da GOL no Estado de São Paulo.

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Eu sou da área técnica, sou engenheiro e por acaso sou comandante também. Na época e queria trabalhar na aviação e o meu preconceito achava que para trabalhar na aviação você tinha que ser o engenheiro ou piloto, e eu fui as duas coisas. (risos).

O SR. ALEX MANENTE – PPS – Eu gostaria de em primeiro lugar perguntar pelo que me parece até pelo que o presidente do Sindicato das Empresas Aeroviárias disse e relatou aqui, é que nós temos um bipólio no mercado brasileiro entre GOL e TAM acho que até em relação aos preços e tarifas são praticamente iguais, existe uma. Parece-me um bipólio bem organizado entre GOL e TAM no Estado, e no país. Eu gostaria de perguntar o centro de manutenção da GOL no Estado de São Paulo, onde fica se temos como que é gerido, uma vez que o próprio Presidente deu informação de que trinta, trinta e cinco por cento dos nossos vôos partem do Estado de São Paulo, então essa primeira pergunta.

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Pois não, eu peço desculpas se eu me alongo um pouco com esse pergunta e se assim eu o fizer me interrompam. A GOL ela tem um grande centro de manutenção em Belo Horizonte, especificamente em Confins e tem vários outros centros de manutenção, um deles em Congonhas, quer dizer, o Segundo centro de manutenção em Congonhas e outros em outras partes. A manutenção de um avião ela é feita de seguinte maneira, o fabricante constrói o avião e ele gera um documento em que ele define quais são os níveis de manutenção, então tem nível de manutenção um, dois e três. O que significam esses níveis de manutenção começando de trás para frente, o nível de manutenção três são manutenções que exigem que o avião seja “hangarado”. Posso dar um exemplo, seria, por exemplo, a troca de um trem de pouso. Você não pode fazer ao tempo você tem que fazer dentro de um hangar, macaco, lugar fechado. Depois tem nível de manutenção 2 que são uma quantidade de serviços que exigem uma certa especialização, e um que nós chamamos de pernoite, toda vez que o avião dorme, você tem um série de discrição definidas pelo fabricante, uma vez que são definidas pelos fabricantes. Desculpe, tem que falar inglês porque o documento vem de lá, o MPD. A empresa adapta ao seu país, nunca a menos sempre pode fazer alguma coisa a mais, se aqui eu tenho mais poeira ou mais umidade eu posso ser um pouco mais rigoroso, do que ele me der e eu gero um documento que chama de PMA, Programa de Manutenção de Aeronaves. Esse documento gerado pela empresa ele tem que ser aprovado pelos órgãos que nos controlam na época era o DAC e hoje é a ANAC, então você tem várias tipos de manutenção, você tem uma manutenção que é controlado por hora, a cada “x” horas você tem que parar o avião e revisar uma série de itens. E esse itens podem ou não gerar as discrepâncias, você tem alguns itens de manutenção que pela sua redundância você só o faz quando ele realmente falhar, assim é definido, pelo próprio fabricante. E tem outras que são, o que a gente diz discrepâncias reportadas pela tripulação, então no caso da GOL nós temos grande centro de manutenção em Confins, para lá todos os eventos de nível três. Temos um hangar aqui em Congonhas que para fazer manutenção até o nível dois. E temos mais 57 outros pequenos centros de manutenção para as outras bases.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Eu gostaria de perguntar então, neste centro de manutenção em Belo Horizonte que é para fazer manutenção em nível um não é?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Nível três.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Explica um pouquinho, como que é essa manutenção não é uma manutenção de rotina, como que é feito essa manutenção nesse único centro que tem a GOL, no Brasil.

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Ele, é exatamente isso você tem o documento que veio do MPD, gerou PMA então você diz assim, bom o avião tem que fazer um cheque, nós chamamos por letra, tem cheque A, B, C e D. D é o maior, normalmente os aviões mais caros, você tenta ser o mais produtivos de todos, você divide os cheque D em quatro cheques seis então, isso é definido por hora, então vamos supor que um avião tenha que parar a cada quatro horas, então isso é controlado pela engenharia de planejamento não é? Então os aviões de quando, quando chega há essa hora ele vai para o centro de manutenção...

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Então ele vai para a revisão? Esse centro é para fazer a revisão?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Isso, a revisão.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – De quanto em quanto se faz a revisão? 4.000 horas?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – 4.000 horas.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – A cada, então o avião chega novo da sua última revisão dali 4.000 horas ele volta para fazer a revisão?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Então como a gente voa trezentas horas...

O SR. ALEX MANENTE – PPS – Quem fiscaliza essa revisão obrigatória?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – É a ANAC, ANAC.

O SR. ALEX MANENTE – PPS – “In locu”?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Fiscalizam “in locu”.

O SR. ALEX MANENTE – PPS – Ou virtualmente?

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – A ANAC faz a fiscalização da periodicidade em que é feita a revisão, ou ela faz a análise técnica sobre a qualidade de cada revisão?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – As duas coisas, existe um documento que se chama, desculpa outra vez, mas nós usamos nomes em inglês eu vou tentar traduzir. Nem todos tem tradução, então nós chamamos o livro de bordo, ou “log book”, em que você anota as horas de início de acionamento do motor, início do táxi, essas são as horas que vão para os computadores, quando eu comecei nós fazíamos na mão e essas são as horas que geram os fatos de ter que fazer manutenção, então existe os dois controles, existe o controle do papel, em que você pode chegar nos nossos registros e vê. Se quiser fazer todos, se quiser fazer por amostragem, esse avião tal quando foi a última revisão? A no dia 23 de agosto do ano de... Quantas horas ele voou até hoje? está dentro do limite, não está fora do limite. Então essa é uma inspeção documental, existe a inspeção presencial aonde um vistoriador vai até ao próprio set de manutenção e examina o trabalho realmente feito, existem as duas coisas.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Então, nós temos um que é feito em primeiro lugar, um registro que é feito pelo própria companhia, ela anota nos seus registro

qual a periodicidade que foi feita esta revisão, e fica ali a disposição. Obviamente deve constar nos computadores.

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Claro.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Computador e registro impresso, e essa fiscalização pode ser feita quando os fiscais da ANAC chegarem, ficam no próprio centro ou ficam também aqui em São Paulo?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Fica no centro e fica aqui, mas a documentação as inspeções são feitas mais no próprio centro, mas os registros ficam nos centros de manutenção.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Estas 57 bases de manutenção que existem além do centro também fazem esse revisão ou não é só lá?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Não é só lá.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Então nós estamos falando de revisão, aquela importante, periódica...

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Que requer que o avião esteja no hangar. É feita lá.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – E os registros de todas as aeronaves da GOL que passaram por esta revisão constam deste centro. Muito bem, agora a ANAC faz também a fiscalização, ela vai “in locu” verificar o trabalho que está sendo feito? Senhor tem informação de quantos funcionários têm a ANAC para fazer essa fiscalização?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Ah, não sei, se eu disser, eu não estaria sendo justo. Eu posso dizer, eu comecei minha carreira na manutenção, sempre que nós estávamos fazendo a manutenção tinha gente olhando. Mas estou falando isso de trinta e tantos anos atrás, evolui muito e hoje eu estou trabalhando na área de administração e eu não posso garantir.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Evoluiu muito o que?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – A quantidade de aviões eu não posso...

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ - PSDB – Existe alguma dificuldade da GOL obter peças para renovar e fazer a reposição?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Não, não.

O SR. ... – De quanto em quanto tempo a ANAC vai até o Centro de Manutenção e fiscaliza esses livros? Uma vez por mês, semestralmente?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Não, mensalmente.

O SR. ... – Tem registro?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Você, eu por acaso sou entusiasta da aviação, já trabalhei em algumas empresas então hoje estou trabalhando na GOL mas minha carreira foi feita na antiga Varig. Eu posso lhe garantir para os senhores essa parte de manutenção da aeronave é uma coisa muito séria e que as empresas levam isso com muita seriedade, quer dizer, nenhum profissional que nós temos o nosso CREA e tal faria qualquer coisa diferente. E isso é mundial quando a gente, no caso da GOL, nós temos 110 aviões, o avião voa aproximadamente 300 horas por mês, então nós teríamos 3.000 e tantas horas, não 30.000 horas e tal e dividindo por 4.000 as revisões que eles vão fazer todo mundo, isso é uma prática mundial, você tem os engenheiros credenciados pelos órgãos de fiscalização, isso é prática mundial, e que para ele ser credenciado ele tem que se submeter a uma série de provas que podem também assinar o que nós chamamos de inspeção anual de manutenção, IAM. Mas toda a revisão gera um documento que você atesta que tudo aquilo que está escrito foi feito. Isso normalmente é feito por um fiscal da ANAC, mas também pode ser feito por um engenheiro credenciado da própria empresa. A mesma coisa acontece no vôo, sem querer falar da nossa atividade, mas eu como disse, eu também sou engenheiro, você quando se forma, se você for engenheiro civil você vai ficar quarenta anos sem nunca ser verificado se você aprendeu técnicas novas, você médico, você se formou a quarenta anos você vai fazer uma laparoscopia que o dia que você se formou não existia você vai fazer a laparoscopia sem ninguém te atestar que você é habilitado a fazer a laparoscopia. Na aviação, nós aviadores nós somos checados de seis em seis meses, e de seis e seis meses, nós temos uma guilhotina que pode assim...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quem faz essa...?

O SR. ALBERTO FAJERMAN - É a ANAC.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – A própria ANAC?

O SR. ALBERTO FAJERMAN - Mas também. Eu digo assim só para explicar o que é o credenciado, não é? Também seria humanamente impossível pela quantidade... seria humanamente impossível, a GOL tem mil e trezentos comandantes, é tripulantes técnicos; a TAM tem aproximadamente, tem um pouco mais, porque tem um pouco mais de aviões. Então, se nós estamos falando de duas inspeções por ano, nós teríamos já ai oito mil inspeções, dividindo por doze, quer dizer, não haveria número de gente, então existe sempre na empresa o credenciado pelo órgão a fazer essa verificação, já seja na manutenção, já seja na operação de vôo. Isso é uma prática mundial que o Brasil simplesmente copiou, então não necessariamente sempre seja uma pessoa da ANAC, normalmente o é, mas pode ser delegado para algum representante da empresa, que teve uma série...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Agora... mas, a manutenção no centro de manutenção, a revisão é feita nas aeronaves da GOL, exclusivamente por funcionários da GOL?

O SR. ALBERTO FAJERMAN - Sim...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Não há terceirização?

O SR. ALBERTO FAJERMAN - Não, na manutenção não.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Qual é a qualificação técnica, exigência que se faz, o nível de remuneração dessas pessoas que estão ali, lidando com isso?

O SR. ALBERTO FAJERMAN - Existem duas, digamos assim, vias paralelas que o sujeito ser qualificado para trabalhar na manutenção, uma são os órgãos federais normais, são as faculdades, tem a faculdade... não necessariamente na ótica, porque você pode ser engenheiro mecânico, eletricitista, etc... que você está qualificado a trabalhar. A outra, é uma qualificação dada pela própria ANAC, não é? Que se chama mecânico de aeronave, tem dois níveis, mecânico de aeronave nível dois, mecânico de aeronave nível um. Isso também é muito copiado de órgãos de fora, basicamente dos órgãos americanos. Então, todos os nossos mecânicos tem no mínimo uma licença do, eu ia fazer do DAC, sou da época antiga da ANAC, não é? Todos eles têm.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Agora, eles estão... tem qualificação técnica?

O SR. ALBERTO FAJERMAN - Tem.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Tem especialização para isso, para fazer isso?

O SR. ALBERTO FAJERMAN - Tem as especializações...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Você disse que são mecânicos, que... muitos são utilizados mecânicos que não mecânicos de aeronaves improvisados ou isso é uma fofoca, é uma inverdade isso?

O SR. ALBERTO FAJERMAN - Não... eu digo, eu acho que os demais que falaram, quer dizer, nós estamos falando de trezentos, quatrocentos aviões que são os aviões das chamadas grandes empresas e o Brasil tem doze mil aeronaves, não é? Eu digo assim, nas cinco, seis grandes empresas, não existem. Agora, nos outros dez...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Na GOL não existe isso?

O SR. ALBERTO FAJERMAN - Não.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – São especialistas em... agora, a GOL não informou a CPI, nós pedimos a... solicitamos quais eram as aeronaves e o ano de cada um deles... Então... pergunta sete...

O SR. ALBERTO FAJERMAN - Mandamos sim, um anexo...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Tenho aqui, vamos ver a pergunta: Quantas aeronaves possui a companhia? Detalhar ano e origem da aquisição.

O SR. ALBERTO FAJERMAN - São cento e dez...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – A VARIG possui uma frota composta por cento e treze aeronaves...

O SR. ALBERTO FAJERMAN - Isso.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quais sejam, sete aeronaves 737-300, quarenta e duas aeronaves 737-700, vinte e uma aeronaves 737-800, trinta e nove aeronaves 737-800, quatro aeronaves 767. No anexo um constam às informações da frota, então... onde é que está isso?... não consta aqui para nós o ano de cada aeronave, foi informado isso por escrito?

O SR. ALBERTO FAJERMAN - Posso te mostrar nessa tabela qual é o ano.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Por favor, o ano de cada aeronave... pode incluir para o registro dos demais membros da... ele vai informar...

O SR. ALBERTO FAJERMAN - A nossa propaganda é a frota mais moderna.

O SR.... - Porque a VARIG inclusive tem uma frota aqui agora, está em conjunto com a GOL que eu acho que é mais antiga...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – São... nós vemos aeronaves em ótimo estado, mas não sabemos como aquele professor costumava atingir os cabelos e uma vez não conseguiu subir a escada e o aluno disse: pena que o senhor não pode atingir as pernas. Então, vamos ver se...

O SR.... - Vamos avançar em alguns temas, enquanto...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor pode até resumir, então, não precisa dar com precisão, se está aqui, nós vamos achar... eu pergunto, a frota é moderna? As aeronaves mais antigas datam de que ano?

O SR. ALBERTO FAJERMAN - A nossa estratégia é manter uma frota de idade média de sete anos.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Sete anos de idade média.

O SR. ALBERTO FAJERMAN - Então... só outra vez me alongando um pouco, é normalmente o período de depreciação de uma aeronave é em torno de dezessete anos. Esse é o período que ela, digamos assim, as grandes empresas não usam mais a aeronave. Ninguém chega a dezessete anos, no máximo quinze anos, é o... seria, nós não temos nenhuma aeronave com quinze anos, mas digo: é normal que grandes empresas tenham avião com quinze anos em atividade. Nós, nossa meta é ter uma idade média da frota é entre seis e sete anos, então o nosso programa de aeronaves é feita de tal maneira que eu faço leasing por doze, três, quatorze, isso depende da negociação de "lessor" para "lessor", e trago as aeronaves novas. Então, essa daqui, quando chega com doze anos, mais ou menos, ela vai embora e chega uma nova, por isso a gente mantém entre seis e sete anos a idade média da aeronave.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O Deputado Alex Manente vai fazer uma indagação...

Eu quero pela oportunidade apenas, o Senhor considera aí é uma apreciação subjetiva que o senhor não é obrigado a responder, que o senhor veio aqui só para prestar informações objetivas, mas o senhor considera saudável e confortável viajar numa poltrona do meio de uma aeronave da GOL, num voo de longa distância, por que? Há pouco espaço entre as fileiras, as poltronas são estreitas e a inclinação, gostaria até que o senhor me corrigisse e dissesse que eu estou equivocado, a poltrona, ela é ligeiramente inclinada para frente, então... uma descompressão abdominal que dificulta... do diafragma, que é a dificuldade para respirar... eu queria que o senhor fizesse uma apreciação e pedir permissão para o

Deputado Alex Manente, porque eu confesso, me desculpe a... eu senti dificuldade até para respirar, um voo até Manaus, queria que o senhor fizesse uma apreciação com relação a isso, porque... é conforto, mas também é saúde, uma senhora não é do voo da GOL fez um voo transatlântico, atravessando, chegou morta com trombose nas pernas. Então, queria que o senhor fizesse uma apreciação, se possível com algum detalhamento...

O SR. ALBERTO FAJERMAN - Posso...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Depois já fica dada a palavra ao Deputado Alex Manente.

O SR. ALBERTO FAJERMAN - Esse é um tema muito bom de se conversar e está no cerne hoje numa discussão, existe uma audiência pública em que a ANAC está propondo criar um selo em que vai informar os consumidores, algumas dimensões.

Eu... no caso do GOL, a nossa etapa média de uma hora e dez, o que significa que tem voo um pouco maiores... o senhor acabou de citar o voo de Manaus, nós temos voo para Manaus, são voos de três horas e pouco, temos para Fortaleza, a média dos nossos voos dá uma hora e dez. essa é uma equação um pouco complicada, mas facilmente de entender, a GOL, como disse a minha formação é da VARIG, a GOL é uma empresa nova e eu estou novo na GOL. A GOL foi a empresa que trouxe pela primeira vez o modelo chamado mundialmente de slowcoast, lowfear, então é um conceito que tem alguns pilares, quer dizer, um dos pilares desse conceito é você ter frota única, você ter um só tipo de avião, e são todas as empresa slowcoast, realmente a slowcoast levam isso ao extremo, você só tem um tipo de avião. Família vale, quer dizer, seiscientos a oitocentos é o mesmo tipo de avião só com o tamanho diferente, mas é o mesmo tipo de avião. A outra que se faz, são os voos chamados ponto-a-ponto, o sistema de reservar são... não usam o sistema de distribuição mundiais, porque são caros, por isso já foi dito aqui, quer dizer, a GOL não faz... o EBUC não tem reservada, você compra ou não compra a passagem. E o terceiro é a densidade do avião, é mais ou menos fácil de entender, que se uma hora de voo me custa X, quanto mais assentos eu tiver lá dentro, mais barata custa essa poltrona, não é? Então, toda a empresa lowcoast, lowfear, com pequenas variações, esses três pilares ela observa. Evidentemente que isso tem que ser feito dentro de alguma regulamentação, existe regulamentações mundiais, porque eu digo aviação, volto dizer, eu acho que deve ser a atividade mais controlada, já seja nacionalmente, já seja mundialmente, porque você tem os voos internacionais em que você tem que seguir certos parâmetros. Existem limites mínimos de distância entre a poltrona da frente e a poltrona de trás, que são vinte e nove polegadas, mas aí desculpe, é dado em polegadas, tem que multiplicar por 2.54. Na GOL nós não temos nenhuma fila com menos de trinta, nós usamos de trinta e um a trinta. Já não existe nenhuma medida para a parte dos ombros e pelo que eu li nos jornais, nós estamos fazendo um estudo internamente sobre este que ainda não está concluído em que diz que o brasileiro em médio tem um tamanho de costas, a percentagem de pessoas que tem um pouco maior do que se usa nos assentos é maior do que aquele assento do meio que o senhor muito bem do conforto. Eu só posso lhes informar que não existe fábrica de poltrona no Brasil, material de aviação e por isso custa muito caro, eles são certificados por entidades, tem que ser homologado, eles tem cinco seis fábrica de poltrona de avião, e as nossas poltronas no ponto de vista de largura são iguais a todo mundo, porque você consegue, quer dizer, não tem um avião que tenha seis ou cinco assentos na mesma fila.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quem pode fazer uma perícia para saber o grau de afetabilidade da saúde que tem uma poltrona como essa? Tem que fazer... é feito algum estudo específico, por quê?

O SR. ALBERTO FAJERMAN - É feito, existem organismos mundiais que fazem. É como lhe disse a seção central de um avião é... comporta quatro, cinco ou seis assentos, isso também são medidas bem definidas, a EMBRAER, por exemplo, voa com quatro, os aviões da DOUGLAS voavam com cinco, os aviões da BOING e da AIRBUS voam com seis. A seção central é mais ou menos igual para todos os aviões, por uma questão de aerodinâmica. Então, a largura da poltrona do que tem seis é seis você pode mexer na distância de uma fila para outra, a lateral ela não tiraram uma poltrona, quer dizer, eu não conheço nenhum BONIG no mundo que voe com cinco numa fila, todos voo com seis. Então, como o corredor é o mesmo não há como ela ser diferente, mas eu sei que a ANAC está fazendo um estudo até para gerar esse selo.

O SR. ALEX MANENTE – PPS - Eu gostaria de fazer uma colocação até em relação à Defesa do Consumidor. Primeiro, a GOL entrou com espírito realmente de popularizar o voo doméstico no Brasil, trouxe um preço parecido inclusive com viagens rodoviárias, mas nesse momento já não é esse mesmo preço de viagem rodoviária, e começa a equiparar com a TAM esses valores. Eu gostaria de saber, essas promoções que são amplamente divulgadas dificilmente você consegue chegar ao fim dela com a promoção obtida daquilo que é colocada no site. Uma outra questão é, durante o caos aéreo que nós vivemos, o Procon emitiu diversas multas, tanto na GOL como na TAM, eu gostaria de saber como está o procedimento de multa, se já foi pago, se existe algum tipo de mudança de atividade e rotina no atendimento ao consumidor, por conta dessas multas aplicadas aqui no Estado de São Paulo e como está sendo o procedimento adotado para não ocorrer esses problemas nos aeroportos paulistas.

O SR. VICENTE CÂNDIDO - PT - Pela ordem Sr. Presidente. Senhor Presidente, professor Fernando Capez, eu queria por economia processual já aproveitar aqui as perguntas do Deputado Alex, também vou fazer duas perguntas aos depoentes...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Perfeitamente...

O SR. VICENTE CÂNDIDO - PT – Primeiro parabenizá-lo aí pelo amplo conhecimento, daria para ficar aqui conversando o dia inteiro sobre as histórias e os conhecimentos acumulados do Fajerman, e isso é importante para nossa CPI, não só pelo depoimento dele aqui, mas depois por eventual consulta para fazer relatório final, eu acho que se o senhor puder a gente gostaria contar com a tua experiência.

O SR. ALBERTO FAJERMAN - Já está concordado.

O SR. VICENTE CÂNDIDO - PT - A pergunta é a seguinte, talvez ela seja no âmbito mais genérico, mais complexo, o depoente anterior, Presidente do Sindicato, deu aqui números que deixam o setor muito confortável, ou seja, 2002 a 2008 dobramos aí o número de passageiros no setor, a frota relativamente nova, como você está dizendo, o crescimento de aeronaves também acompanhou o crescimento da demanda. Agora, no entanto, nós estamos falando de sessenta milhões de passagens de viagens por ano, cinco milhões por mês de viagens, isso quer dizer que deve ter repetido... quer dizer, se contasse que cada viagem fosse um passageiro, nós estamos falando de 3%, 4% da população anda de avião. Na conta aritmética, mas como tem pessoas que anda mais de uma vez em média...

O SR. ALBERTO FAJERMAN - Mas o número é esse.

O SR. VICENTE CÂNDIDO - PT – É 4% mesmo de pessoas...

O SR. ALBERTO FAJERMAN - São mais ou menos de oito a dez milhões de CPFs, digamos assim.

O SR. VICENTE CÂNDIDO - PT – Então, isso é muito pouco para um país que tem um PIB quase três trilhões de reais. E também uma outra contradição, o setor está bem, cresceu, as aeronaves estão aí cuidando da demanda, mas, ou seja, culturalmente ou financeiramente nós usamos muito poucos o setor aéreo para se deslocar. E também nos últimos anos, se pegarmos do ano de 2000 para cá, nós tivemos um monte de empresas que faliram, Transbrasil, Varig, Bra, Vasp, ou seja, e no último ano pelo menos as duas grandes empresas, que é a tua e a TAM, também demonstraram balanço de resultado bastante crítico, as duas empresas acumularam prejuízo enorme o ano passado, esse ano com lucro muito tímido até agora, pelo menos no primeiro semestre, ou seja, é quase um monopólio, o setor está bem, mas o que há no setor que as empresas não param de pé e conseguem amargar prejuízos em tempos, por exemplo, de crescimento econômico? Aonde está o nó da questão?

O SR. ALBERTO FAJERMAN - Boas perguntas. Começando com a mais difícil que é a do consumidor, não é? Quer dizer, além de trabalhar na GOL, eu sou um cidadão brasileiro com muito orgulho, e nós temos visto evolução em todos os setores da nossa coletividade, no setor político, no setor empresarial, em todos os setores nós temos vistos que nós estamos andando para frente. E um dos setores que muito tem se destacado é o justamente da Defesa do Consumidor, quer dizer, coisa que a gente via em outros países, que você podia trocar uma roupa sem levar o recibo e uma série de coisas que aqui nunca existiu, hoje nós temos. No setor aéreo não foi diferente, quer dizer, nós achamos que tem umas coisas exageradas é o normal, esse é o equilíbrio, o poder público acha que tinha que fazer muito mais e isso é uma luta constante, quer dizer, nós não temos nenhuma multa atrasada e evidentemente que todas aquelas que incidem com maior frequência e evidentemente com maior valor, elas são corrigidas, eu poderia dizer, por exemplo, a nova lei do callcenter, que você tem 90 segundos para responder e nós estamos dentro, fomos auditados, estamos absolutamente dentro daquilo que a legislação manda, e uma série de outras coisas, de... hoje está se discutindo os atrasados de voo, os direitos dos passageiros com atrasado de voo, nós temos as nossas ponderações, como eu posso até lhe contar rapidamente, quer dizer, que apareceu um juiz aqui que queria que a gente ao passageiro com quatro horas de antecedência, quer dizer, as vezes você tem um atraso de manutenção que foi na hora o tempo, então eles, nem sempre você poderá avisar com quatro horas, mas enfim, eu acho que nós estamos andando a parte do mundo, eu acho que o consumidor está muito mais protegido e nós estamos ponderando aquilo que a gente acha que deve ponderar, mas nós estamos evidentemente nos adequando as novas regras, não é? Com relação ao resultado econômico, isso é uma coisa também muito interessante, eu acabei de dizer que um avião normalmente dura de quinze a dezessete anos, entre você escolher um avião e comprar um avião, leva mais ou menos uns dois ou três anos, então, entre você escolher o que você vai comprar e ele deixar de existir são vinte anos. Se você em novembro pegar os melhores economistas brasileiro e perguntar para ele quatro votados, PIB, valor do dólar, inflação e o crescimento econômico do país, provavelmente eles vão errar em dois ou três dados ninguém vai cobrar, nós temos que adivinhar isso durante vinte anos. Nós tínhamos programados uma série de voo para Bariloche, em junho que é o mês de ganhar dinheiro, eu justamente tive na Argentina numa quinta-feira para fechar a última autorização, primeiro voo ia ser na sexta-feira, veio o nosso Ministro dizendo para as pessoas evitarem de ir para a Argentina e para o Chile nós cancelamos 90% dos voos. Então, são coisas completamente imprevisíveis, a gripe suína, então é muito... e quando a gente fala em avião, custos fixos e variáveis numa fábrica, você pega e da férias coletivas para todo mundo e fecha a fábrica durante um mês até você ajustar o estoque, a avião é absolutamente impossível você fazer isso, você... os custos academicamente são divididos em fixo e variável, mas eles são todos fixos, porque eu tenho um horário a cumprir, eu sou obrigado a cumprir esse horário, tenha ou não tenha passageiro, eu não posso justamente pelo grau de tecnicidade do nosso pessoal 80% do nosso pessoal ou é da manutenção de operação, eu não posso simplesmente demiti-lo e daqui a três, quatro meses readmiti-los não é? Então, é muito difícil você mexer na oferta de uma empresa, então ela é muito susceptível em qualquer tosse você ter níveis de rentabilidade elevada. Eu só... um pouco dessa visão pessimista, eu acho que hoje em dia as duas grandes empresas, a TAM e a GOL, estão muito bem, quer dizer, o ano passado muito dessa perda foram perdas de valores, de variação de dólar, não foram perdas com efeito de caixa, como também algum desses lucros desse ano também não foram lucros com efeito de caixa, também foram muito da variação do dólar, mas elas são as duas empresas estão listadas na bolsa, tanto no Brasil como no Estados Unidos, e todas elas com bastante atração, não é? E a nova que veio AZUL aparentemente a empresa que veio muito bem estruturada, nós temos a TRIP, eu acho que o Brasil está bem servido, eu acho que nós vamos ter boas notícias do ponto de vista de aviação para frente. Eu acho que nós estamos bem.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Senhor Fajerman, uma última colocação, a CPI do caos aéreo foi juntado um documento que o é o relator da Ouvidoria da ANAC, referente ao primeiro semestre de 2007. Nesse relatório a própria ANAC reconhece que há falta de recursos humanos, capacitados para o fiel cumprimento da tarefa fiscalizatória, compromete em suas bases o cumprimento das normas regulatórias, em consequência atingisse em seu âmbito os direitos dos consumidores dos serviços da aviação civil. O senhor tem informação se persiste essa deficiência de pessoal para fazer a fiscalização? Por que aí vai aumentar a responsabilidade das empresas aéreas, porque se ela não tem fiscalização nós vamos contar com o senso de alta responsabilidade, como é que?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Eu... gostaria de fazer alguns esclarecimentos, quer dizer, a gente deve definir o que nós estamos falando de fiscalização, quer dizer, eu posso lhe garantir que a fiscalização técnica nunca teve nenhum problema a ser feito, quer dizer, houve uma fiscalização lá dos consumidores da parte de reserva, de algumas séries de práticas comerciais, não necessariamente aquelas da PATEC. Eu não posso falar pela ANAC, mas posso falar assim como alguém que trabalha no meio, nós temos... porque nós cobrando também da ANAC isso, nós temos visto através de conversa com eles e através dos jornais, que eles tem feitos sucessivos concursos, o último teve agora onde foram admitidos mais quatrocentas pessoas, não é? Eu mesmo tive o prazer de ver vários ex-colegas da VARIG, pessoas com extrema experiência que foram contratados pela ANAC, depois do fechamento da... eu tenho a impressão que eles estão se equipando com o número necessário, mas dizer com certeza se esse número é suficiente eu não...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Bom, antes de fazer uma série de pequenas perguntas para respostas objetivas, embora o senhor esteja sendo muito esclarecedor até o presente momento. Uma curiosidade, nós tivemos um acidente gravíssimo com AIRBUS da AIR FRANCE, já há informações de que o avião partiu do Rio de Janeiro com combustível certo ajustado para fazer a rota Rio - Paris, sem possibilidade de grandes manobras diversionistas, que no momento do acidente o piloto estava provavelmente dormindo e havia dois co-pilotos sem condições de tomar decisões políticas como: desviar a rota, para reabastecer. Depois se soma a isso um defeito no "pitô" que deveria ter sido trocado e não foi pela companhia, aqui a gente tem presenciado alguns acidentes também. Fevereiro do ano passado estourou uma turbina, desse ano, estourou a turbina de um AIRBUS da TAM no trajeto que fazia Orlando-São Paulo com várias crianças a bordo um tumulto, pessoas traumatizadas e há uma seqüência de acidentes envolvendo o da GOL foi defeito no controle aéreo, mas há uma seqüência de acidentes envolvendo esse tipo de

aeronave AIRBUS, o senhor é uma pessoa que tem conhecimento técnico, o que está acontecendo? Por que há um número percentualmente significativo de acidentes se repetindo nos últimos tempos, a que o senhor atribui isso, é uma falta de manutenção, de fiscalização, é uma aeronave complicada, como é que levante vôo uma aeronave no aeroporto de Nova York que passa por todas essas revisões e é obrigado a aterrissar no Rio Hudson, o que... por que, existe uma revisão, a peça está nova, está funcionando, por que o avião da TWA explode em pleno vôo indo de Nova York para a Europa, por que um avião da SWISSAIR entra em pânico e cai em raifax logo depois de levantar o vôo. O defeito quando ocorre... é falha humana, pilotos stressados, excessiva carga de trabalho, defeito na manutenção, falta de troca das peças, o senhor tem uma análise, uma opinião própria sua a respeito desse contexto, depois eu vou lhe fazer umas perguntas mais específicas.

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Eu acho, quer dizer, não acho, o tempo que estou no meio me ensinou que dificilmente um acidente tem uma causa única, dificilmente o acidente tem uma causa única. É muito difícil dizer exatamente o que houve com o famoso vôo 447, esse vôo da AIR FRANCE, quer dizer, tem algum... a gente sabe alguns fatores que contribuíram, muito tem se falado do três pilotos, mas um vôo de 12 horas com três pilotos é normal que cada um durma 4 horas, é normal. Então, em algum momento o comandante estaria realmente dormindo, então supõe-se que ele estivesse dormindo naquela porque ele estava com quatro horas e meia e normalmente o comandante voa no meio, mas eu posso lhe garantir que os outros dois pilotos, que eles são chamados de cruseten, tem a qualificação suficiente para voar, tanto que não houve nenhuma... a legislação Francesa ou mundial não olharia para o conjunta da aviação e poderia, então, modificar a norma, mas não houve nenhuma hora... no Brasil nós não usamos isso, para aumentar o tempo, para a tripulação nós usamos dois comandantes, eu não acho que isso seja um fator contribuinte para o acidente, o mau tempo sim, foi um fator contribuinte, ele não ter desviado foi fator contribuinte e nós vamos depois ver o "pitô" ainda está em discussão para ver até que ponto ele contribuiu ou não com o acidente, provavelmente a gente vai saber exatamente o que houve, mas eu, hoje eu estou na GOL e nós temos só BOING, mas eu acho que ambos os fabricantes produzem bons aviões, não é? Nós estamos olhando que a TAM vai ser honrada com a entrega do avião 4000 da AIR BUS, quer dizer, quatro milésimo, avião que eles construíram vão entregar a TAM, podiam entregar a qualquer um. É um avião consagrado, mas é uma tecnologia diferente, as pessoas novas que começaram a voar diretamente no Airbus não devem achar nada estranho, eles devem achar estranho voar num avião que tenha manche, quer dizer, as pessoas da minha geração poderão se achar alguma coisa diferente, mas eu acho que os aviões são extremamente seguros, extremamente bem fabricados. O motor não tem nada haver, hoje em dia a gente fala sobre o monopólio brasileiro, mas só existem duas fábricas grandes de motores também, que são a Pratanvidgen e Generaletric, que são as que fornecem os motores para todas as fábricas, tanto como Boeing como Air bus, então quando a gente diz que um avião decolou e teve um problema no motor, não tem nada haver com o fabricante do avião, ela é o mesmo fornecedor para os dois aviões. Eu não tenho de cabeça todos os dados, mas pode ser estatisticamente uma coincidência infelizmente, eu como engenheiro não atribua nada ainda a esse ou aquele tipo de avião.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então agora eu vou fazer as perguntas, porque o senhor... se possível fosse bastante objetivo e o senhor está sendo. Quais os requisitos de segurança, desempenho e eficiência exigidos pela ANAC para as Companhias aéreas? São estabelecidos alguns requisitos básicos?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – São. Objetivamente, para manutenção você tem que ter a carteira de mecânico e a qualificação de... o engenheiro responsável pela manutenção tem que ser o engenheiro formado pelo ITA, tem que ser um engenheiro aeronáutico, quer dizer, ela dá as diversas qualificações para as pessoas que podem ser responsável, ela também determina o sistema de manutenção que tem que ter o controle de qualidade, você é obrigado a esse controle de qualidade, ela tem influência no organograma, esse homem de controle e qualidade não é subordinada a mesma pessoa que faz o serviço, quer dizer, ela não tem nenhuma vontade de dizer, não vou fazer pouco porque sou eu que vou trabalhar, é completamente... enfim, define essas atribuições da manutenção e qualificação das pessoas. Ponto de vista do tripulante técnico a mesma coisa, quer dizer, nós temos as regras, as horas mínimas necessárias do cheques que as pessoas tem que fazer das provas para ele ser qualificado para voar e só a ANAC, isso já vem sendo feito, ela determina e controla, eu acho que o sistema funciona.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Com que regularidade a ANAC fiscaliza ou expede o certificados de habilitação técnica e licenças dos tripulantes?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Ela... é feita semestralmente, existem dois cheques que a gente chama, no primeiro seis meses... no sexto mês de você ser habilitado você tem que fazer um cheque, que se chama de rota, quer dizer, entra um inspetor e vê você fazer um vôo e seis meses depois você tem que fazer o simulador, quer dizer, em um ano nós fazendo dois cheques, um de simulador e um de rota.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O que é abastecimento econômico?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Abastecimento econômico é o seguinte, você vai voar de "A" para "B" e depois de "B" para "C" tem os diferentes tipos de preços de combustível nos três pontos, esse combustível aqui pode ser mais barato que o combustível do meio da rota, porém carregar combustível gasta mais combustível. Então o abastecimento econômico leva em conta quanto que eu gastei a mais e quanto que eu vou economizar se eu colocar mais combustível, isso significa abastecimento econômico, é quanto a mais de combustível eu posso colocar pela diferença de preço do ponto do meio do caminho.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela ordem Deputado Camilo.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Senhor Alberto, a questão do abastecimento econômico não trás riscos pelo fato de precisar desviar rota, gostaria que o senhor explicasse... e veja bem, acho que o tanque vai vazio e senão encontrar um posto pela frente como é que faz? Como é pensado isso.

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Desculpe, mas normalmente é ao contrário, o nome que se dá ao abastecimento econômico é colocar mais.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Ah tá.

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Mas isso que o senhor falou, eu também gostaria de... dois minutinhos se o senhor tiver tempo só porque já se falou algumas vezes, quando a gente fala em colocar pouco combustível, existe o mínimo que você pode colocar de combustível, que é o seguinte, você voar até o destino, você tem que colocar mais 10% do combustível que você gasta para chegar ao destino. Então se você vai gastar, por exemplo, você vai gastar um cem mil litros que gasta daqui a Europa, você é obrigado a colocar mais 10%, que seria mais dez mil litros e o avião consome dois, três mil litros por hora, você tem ainda

quase que uma hora de erro de você ter abastecido, no lugar que você chegar, você tem que ficar quarenta e cinco minutos esperando para ver se pode pousar, ir até a um alternado que não pode ficar a menos de trezentos quilômetros de distância, ficar trinta minutos lá e pousa. Então, quando a gente fala que está com o mínimo de combustível, é o mínimo bastante elástico, não é o mínimo, mínimo.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Isso é usualmente usado na rotas comercial e dentro do país e não nas viagens transnacionais.

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Nas viagens transnacionais também. O que se faz, desculpe-me sem querer prolongar, é o que se criou a tal da regra do recliners. O que é o recliners, justamente para eu diminuir esses 10%, o que eu faço? Isso não é inventado... são as autoridades que inventam. Eu vou, por exemplo, até a Europa, eu vou até as Canárias, então eu considero tem muito mais combustível, chegando as Canárias eu checo quantos combustíveis eu tenho, se eu tenho aquilo que eu calculei os 10% eu só coloco das Canárias até a Europa, ao invés de colocar no trecho todo, eu só coloco do ponto de recliners para frente, mas os vôos internacionais a regra é a mesma, quer dizer, o recliners poderia ser usado aqui, mas só que em distância pequena não fez sentido usar recliners.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – A GOL pratica esse abastecimento?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Sim, lógico.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Que tipo de auxílio a GOL presta aos consumidores quando ocorre nos vôos? Ou não presta nenhum auxílio?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Não, claro que presta. Vou fazer até propaganda, nós temos diversas tempos de atrasado, quer dizer, hoje em dia nós atrasamos muito pouco, mas se você atrasa mais do que quatro horas, nós damos a refeição e se não puder seguir no mesmo dia, a gente paga a acomodação do passageiro, quando o atraso for menor do que de duas horas, o que a gente prove é a possibilidade das pessoas se comunicarem com parentes, e evidentemente você é obrigado a remarcar dentro desse período.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – A informação de vôos e eventuais atrasados é feito no painel da Infraero ou no painel da própria GOL.

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Não, o painel é o da Infraero e a responsabilidade é da empresa, nós é que temos que informar. Existe muita reclamação...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – E a GOL informa a Infraero?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Nós informamos, não vou dizer que nós somos perfeitos, porque não somos, mas é uma das coisas que a gente... como nós somos uma empresa de baixo custo e o nosso serviço de bordo não é o melhor do mundo, a gente tenta ser a melhor em pontualidade e informação ao passageiro.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – A que o senhor atribui a causa dos atrasados e cancelamentos de vôo, falta de planejamento, insuficiência de recurso, uma outra causa?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Não, os atrasos tem muitas causas, evidentemente que nenhuma delas é que a empresa goste, porque se a gente for ver o que leva o passageiro a escolher uma empresa, o primeiro é o preço e segundo a sensação de segurança e pontualidade, etc. então, eu diria assim, primeiro atraso é um problema técnico, o comandante chega no avião, na hora de checar diz que alguma coisa não está funcionando e você tem que consertar. O piloto tem total liberdade de dizer se ele pode ou não pode voar com aquele defeito, inclusive ele está dentro do avião. Isso é uma coisa que você não pode prever os aviões modernos a gente tem um sistema de redundância de tal maneira que é muito difícil que tudo aconteça ao mesmo tempo, mas acontece, isso seria uma causa de atraso. Você pensa, mas você tem que ter avião de reserva, nós temos, nós temos quatro aviões de reserva, nós temos dois em Congonhas, um no Galeão e um em Guarulhos, infelizmente pode acontecer fora dessas três localidades, como a maioria dos vôos saem desses lugares, nós achamos que estamos razoavelmente protegidos. Isso seria uma causa de atraso. E, dentro da adequação econômica, você tem que voar o máximo possível com o avião, é a mesma coisa que eu falei dos assentos, são as horas de vôo, você paga "x" por mes de arrendamento quanto mais você voar com o avião, mais eficiente ele é. Então, às vezes um atraso aqui em São Paulo, ele acaba atrasando o vôo de Salvador para Belém, então a primeira causa de atraso seria o problema de manutenção. Os outros são os problemas meteorológicos, que você nessa época do ano, quer dizer, Curitiba, Porto Alegre, todos os aeroportos, Santa Catarina, eles fecham. Então, aqueles aviões que pernoveram nessas localidades, eles saem atrasados e acaba afetando a malha toda, além daqueles quatro aviões que você consegue colocar, nós temos cem, então você não consegue os... E os outros são os conseqüentes, nós temos um nível de atraso muito alto também, que a gente chama e estamos analisando com muito carinho, que são os atrasos de tráfego aéreo, esses sim é completamente do nosso cuidado, eu explico. Eu tenho, vamos falar mais fácil de entender, ponte aérea, o vôo demora quarenta e dois minutos tenho dez minutos para chegar à cabeceira, cinco para voltar, então cinquenta e cinco minutos, eu calculo uma hora entre avião e o avião chegar, já dou cinco minutos de folga. Eu calculo que ele vai ficar quarenta minutos no seja no Santos Dumont, seja em Congonhas para voltar a voar, nós temos trinta duas pontas aéreas por dia, se por um problema qualquer esse vôo me levar uma hora e vinte, já seja porque ele taxiou mais do que os dez minutos, levou vinte e cinco minutos taxiando, já seja porque ele chegou no Rio de Janeiro foi obrigado a fazer hora, se ele levou uma hora e vinte, então daqueles quarenta minutos que eu tinha de chão, eu só tenho vinte, em vinte eu não consigo fazer o meu trânsito, o pessoal descer e subir levo no mínimo vinte e cinco, trinta. Então ele já vai sair dez minutos atrasado do Rio de Janeiro, se acontecer a mesma coisa aqui já vai para quarenta, então nós temos alguns problemas... o senhor poderia dizer, bom então daqui para frente nós temos que colocar ao invés de uma hora, temos que colocar uma hora e quinze, sim, mas quando a gente tiver estatisticamente comprovado que isso é um problema que vai permanecer por muito, e é isso que nós fazemos, mas se é um problema pontual nós não vamos colocar uma hora e meia num vôo que demora uma hora, mas são os três maiores problemas.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quantos vôos a GOL faz aproximadamente por dia?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Oitocentos e dez.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – São cento e treze aeronaves?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – São cento e dez.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, elas estão permanente sendo utilizadas...

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Não.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Isso não atrapalha aquela revisão, digo a revisão periódica, mas a revisão de manutenção?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Se o senhor fizer uma conta simples, eu disse que cada avião voa mais ou menos doze horas por dia, se eu multiplicar os cento e dez aviões por doze, as horas que eles teriam seria mil e trezentas e a gente voa novecentas horas só, quer dizer, os aviões que estão colocados na malha, nós temos quatro aviões de reserva e normalmente quatro aviões em manutenção, quer dizer, os que estão... os trilhos de avião são muito menos que os cento e dez.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Bom, se nós... a CPI provavelmente vai querer fazer uma visita ao centro de manutenção de Belo Horizonte...

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Seria muito bom.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – E provavelmente vamos acompanhado de alguma pessoa que tenha conhecimento técnico nesta área e também deste cinquenta e dois ponto de manutenção, cinquenta e sete bases de manutenção. Eu gostaria...

O SR. ALBERTO FAJERMAN – São quarenta e cinco de nível dois e doze do nível um.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Cinquenta e sete nível um e dois, não é? Também seria interessante, nós gostaríamos de solicitar que fosse complementada a informação seja passados os endereços das bases para que nós pudessmos fazer a visita.

O SR. ALBERTO FAJERMAN – São só nos aeroportos.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – São...

O SR. ALBERTO FAJERMAN – São todas nos aeroportos.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Todas essas cinquenta e sete bases de manutenção, estão distribuídas em aeroportos?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – São nos aeroportos.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – E esse centro de manutenção está no próprio aeroporto também?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Está no próprio aeroporto.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Perfeito, nós vamos então oportunamente deliberar, encaminhar um ofício ao Presidente da Companhia e vamos fazer uma análise "in locu" na GOL, na TAM e nas outras Companhias também.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Pela ordem Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputado Camilo.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Senhor Alberto, eu gostaria que o senhor fosse bem objetivo aqui nas minhas perguntas, gostaria que o senhor entendesse que nós somos aqui cobrados pela Sociedade Paulista, Sociedade Brasileira e cumpre-nos informar aos consumidores, enfim as pessoas que utilizam dos seus aviões, as condições que porventura tem o avião e o piloto. Então, algumas perguntas aqui, gostaria que o senhor fosse bem objetivo. Com relação aos aviões que a Companhia tem são cento e dez, é isso?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – São cento e dez.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Quantos pilotos formam o quadro desta Companhia?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – O número exato eu não tenho, mas deve estar em torno de mil e quinhentos.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Quantos pilotos da para dimensionar aqui, que quantos pilotos por avião?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Entre seis e sete tripulações por avião a gente usa.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Certo, qual que é a jornada dos pilotos?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Essa não pode ser tão objetiva. Existem três tipos de composição de tripulação, existe tripulação simples, tripulação de composta, tripulação de revezamento. A tripulação simples é um piloto e um co-piloto, a composta são dois comandantes e um co-piloto e a revezamento são dois e dois. Na tripulação simples ele pode trabalhar no máximo onze horas e descansar no mínimo treze horas.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Ele trabalha onze horas consecutivas?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – A jornada de onze horas, quer dizer, entre a hora que ele se apresenta e a hora que ele termina de trabalhar. A legislação permite que sejam onze horas.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Mas na sua Companhia qual que é o usual lá?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Então, depende porque... isso eu não posso resumir muito, no máximo você pode fazer cinco pousos, não pode fazer mais do que seis pousos. Como nós voamos uma etapa média de uma hora e dez, no nosso caso você no máximo utiliza de seis, sete horas. E tem uma outra, você tem uma outra limitação, que são oitenta e cinco horas por mês. Aliás, muita gente confunde, essas onze horas são dez jornadas, quer dizer, dessas onze a primeira meia hora, que é a hora da apresentação não conta e a última meia hora não conta, nós usamos uma e meia. Então você tira uma hora e meia, então ele só pode voar da decolagem ao pouso são nove horas e meio, se ele fizer cinco etapas com quarenta minutos parando em cada vôo, são menos três horas de vôos. Então no máximo que ele consegue fazer são cinco, seis horas em cada... O piloto gosta de que seja muitas horas porque rapidamente ele atingiria as oitenta e cinco e ficaria descansando.

O SR. CAMILO GAVA – PV - Então, quer dizer que piloto não faz hora-extra?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – A hora-extra que se chama do piloto é o seguinte, aí o sistema de pagamento, cada empresa tem o seu. A maioria das empresas faz o seguinte, o teu salário é para cinqüenta e quatro horas, aquilo que excede as cinqüenta e quatro horas, acabamos que a regulamentação permite setenta e cinco, você ganha separado, tem horário noturno, isso cada empresa tem a sua política. Essa que é chamada hora-extra. Domingo, isso foi coisa que conseguiram por Sindicato, as horas de domingo são contadas em dobro e se forem noturnas em triplo.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Gostaria de saber, uma pergunta dupla, quanto ganha em médio um piloto na sua Companhia e que o senhor traçasse um parâmetro do salário do piloto da GOL com as empresas americanas, européias.

O SR. ALBERTO FAJERMAN – O da GOL deve ganhar em torno de R\$ 15 a R\$ 16 mil o Comandante, 60% disso ganha o co-piloto. Isso contado as horas excedentes e o salário básico. É difícil comparar com as americanas porque lá o espectro é enorme, você tem desde as slowcoast que pagam aproximadamente isso até as empresas Leasse que pagam eventualmente muito mais, depende com quem. Se a gente comparar com Salvars, que a empresa que a gente se compara, é muito aparecida depende do dólar, hoje com o dólar a 1.80, nós ganhamos praticamente a mesma coisa que eles.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Pergunta subjetiva, viu presidente. O senhor pode afirmar, responde se o senhor quiser, que os seus pilotos, eles não trabalham em condição de stress?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Posso...

O SR. CAMILO GAVA – PV – Tranqüilo? São pilotos que tem uma condição de vôo, ele não, vamos dizer assim ele, não está cansado?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Cansado não. Existem muitos fatores que podem levar ao stress, nós criamos uma diretoria de fatores humanos, especificamente para estudar fatores humanos. O que pode causar stress? Você voar numa... muito tempo com mau tempo, coisa que no Brasil não é muito comum. Muitas mudanças de programação, o sujeito está pensando que vai voltar para casa hoje, aí fechou Curitiba e ele não consegue voltar, aí ele tinha um compromisso, isso pode gerar stress. Temos alguns estudos, digo nas condições normais hoje... nós evoluímos muito da época que eu comecei até hoje. Por exemplo a escala o mês inteiro, dificilmente muda uma escala, quer dizer, a pessoa pode se programar, sabe quanto que vai ganhar, porque já tem a escala, dificilmente pelo vôo ele possa ser levado ao stress, mas nós temos uma diretoria que cuida disso.

O SR. CAMILO GAVA – PV – O senhor disse também que o tempo de vida útil do avião da sua empresa é de sete anos, o que é feito com esses aviões que são descartados?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Não, eu digo que a idade média é sete anos, nós temos aviões de onze, doze e aviões de nove.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – No anexo tem aviões de 1988, 1989... vinte anos.

O SR. ALBERTO FAJERMAN – São os 37-300 que esse ano nós vamos pará-los, são sete aviões...

O SR. CAMILO GAVA – PV – Os aviões descartados vão para algum lugar?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Não, eles não são descartados. Eles hoje em dia, a grande maioria dos aviões são trazidos em regime de leasing operacional, então já dentro desse contrato, quando ele termina você devolve para o "Lessor", normalmente esses "lessors" entregam para algum operar de algum país menos desenvolvido.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Então se concluiu que se pegar uma aviação por utilizar-se de uma empresa aérea na África corre esses riscos?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – É, eu não gostaria de ser descortês com os africanos, mas, sim.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Duas perguntas para finalizar. O que levou a sua empresa aérea a optar pelo Boeing?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Não, eu... ambos aviões são bons, à época eu acredito que tenha sido as melhores condições de negócio. A GOL foi criada em 2001, em 2001 a Varig estava mais ou menos cambaleante, a Airbus estava, desculpe... a TAM estava a sua face crescente, evidentemente que a Boeing precisava de uma empresa forte, sadia para se manter no Brasil, acredito que eles tenham feito condições melhores de compra do que a Airbus que já estava casada com a TAM e não tinha nenhum interesse em ter mais uma empresa.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Não foram fatores de segurança?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Não, não foram...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Porque há muitos pilotos que dizem não é, carro é mercedes...

O SR. ALBERTO FAJERMAN – E relógio é Rolex.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – E avião é Boeing.

O SR. ALBERTO FAJERMAN – E time vocês me desculpem é Fluminense.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Presidente, eu gostaria que até o senhor me ajudasse nessa pergunta, só para fazer um apartezinho... tem um amigo meu piloto que atua aqui na região e ele me disse esses dias atrás Presidente, que houve um problema com o avião com a Airbus que parece que não conseguia... eles tirar do, não sei se é lenda, mas é importante a gente ficar sabendo isso, sobrevôo uma hora e meia.

O SR. ALBERTO FAJERMAN – É lenda... eu já ouvi essa lenda só que em vários lugares, já foi em São Paulo, já foi no Rio.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Ele ficou sobrevoando, e por favor liga para o fabricante porque eu não sei como é que desliga isso aqui, porque disse que o Boeing você tem o controle e lá... o Airbus é o joystick.

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Só uma coisa, desculpa perder esse tempinho. O aviador é uma profissão diferente de todas as outras, eu acho, mas assim todo mundo fica contente quando vai se aposentar porque vai descansar, tirando as condições financeiras. O piloto é

um cara que fica triste, nós temos Psicólogos para quando ele vai chegar no final, o piloto evidentemente que é o trabalho dele, mas ele gosta de voar. Todo piloto tem um avião vôo no aeroclube. E o piloto, então, é torcedor, tem o Corinthiano, tem o Palmeirense, tem o da Boeing e o da Airbus, se você pegar o sujeito da Airbus, ele vai contar as histórias da Boeing, se você pegar o sujeito da Boeing, ele torce como se aqui fosse... é uma coisa boa que eu acho, mas aí tem que um pouco dar um desconto do... os mais antigos como eu, nós não vimos o Airbus, quer dizer, o Airbus é um avião que chegou muito depois da Boeing, nós fomos criados...

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ – PSDB – Por que tantos incidentes com a Airbus? Por que? Pouco tempo de existência, a Boeing é mais antiga...

O SR. ALBERTO FAJERMAN – A Boeing é mais antiga.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – E por que se ouve tanta notícia de em adaptação...

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Eu acho que é uma fase estatisticamente azarada, eu não acho que o número de avião, o número de horas que vai... toda a GOL para mim eu poderia falar bem da Boeing o tempo todo, mas também penso em dinheiro. Eu até gosto mais de Boeing, porque é a minha geração, mas eu acho que os dois fabricantes são bons fabricantes de aviões e não deve ter nenhum problema assim fora do... com aviões especificamente.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Para finalizar, eu gostaria que o senhor presidente me ajudasse, é uma pergunta assim meio que veja bem, a companhia ela quer lucro, não é? O Deputado Vicente mesmo disse que Companhias que são deficitárias, escutamos aqui depoimentos que o avião no chão ele dá prejuízo e por conta do leasing, ele tem que girar, ele tem que voar. O piloto, ele tem poder de decisão, ele é a pessoa mais indicada vetar aquele vôo, não vou, não posso fazer esse vôo ou por conta, ou tem alguma hierarquicamente ele é subordinada a pessoa que decide se ele faz ou não aquilo, ou se isso passa por uma... nessa decisão olha, eu estou achando que a aeronave está com problema e tal, existem pessoas que discutem isso ou só fica na mão do piloto esse tipo de decisão?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Só na mão do piloto...

O SR. CAMILO GAVA – PV – Ele decide se da para voar ou se não da para voar.

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Legalmente ele é a maior autoridade depois que...

O SR. CAMILO GAVA – PV – Do presidente?

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Não, antes do Presidente, pelo Código Brasileiro da Aeronáutica, no momento que ele se apresentou para o vôo até o momento que ele termina, ele é o representante do dono...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Isso tudo em tese viu Deputado, em tese, porque se ele tomar decisões que provoquem precisos econômicos ele posteriormente, ele tomou uma decisão, mas ele sabe das conseqüências da decisão que ele tomou. Então é um pouco relativo esse poder de decisão.

O SR. ALBERTO FAJERMAN – O que o Deputado está dizendo é absolutamente correto... o que eu posso garantir é que nas grandes empresas, as associações são muitos fortes e dificilmente um piloto seria punido por tomar uma decisão certa, você pode ter, porque a gente analiticamente tem que analisar tudo, também não posso ter um piloto que diz assim: eu hoje não quero voar porque eu marquei um futebol, então vou dizer que tem uma pane no avião e não vôo. Então, evidentemente que as coisas são observadas e você infelizmente num grupo grande você tem de tudo, também a gente não vai dizer uqe só tem coisa boa aqui... então realmente é observado, o que eu posso dizer é que numa empresa grande, dificilmente o piloto sofre pressão de voar com avião que não esteja em boas condições, eu não... graças a deus, eu não conheço nas empresas grandes, não somente da GOL, em todas as empresas.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Ok, estou satisfeito.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Senhor Fajerman muito obrigado pelo seus esclarecimentos, se houver necessidade nós vamos complementar a solicitação de informações por escrito, vamos encaminhar um pedido para formalizar a nossa visita e acompanhamento dos trabalhos de manutenção, agradecendo bastante aos senhores, está encerrados os trabalhos, apenas pedir para que o senhor aguarde para assinar o seu depoimento, muito obrigado está encerrada a sessão.

ANEXO 2

10 de setembro de 2009 — Quinta Reunião da CPI — Oitiva da Promotora de Justiça Dra. ADRIANA BORGHI, Coordenadora da Área do Consumidor do Centro de Apoio Operacional Cível e de Tutela Coletiva do Ministério Público do Estado de São Paulo, do Promotor de Justiça Prof. Dr. MÁRIO LUIZ SARRUBBO, e do Sr. Comandante ALEX FRISCHMANN, Piloto-Chefe da TAM Linhas Aéreas (transcrição realizada pela empresa BK Consultoria e Serviços Ltda.)

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Havendo número regimental declaro aberta a 5ª reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída com a finalidade de investigar o possível recorrente descumprimento dos direitos dos usuários do transporte aéreo no âmbito do Estado de São Paulo. Fica dispensada a leitura da Ata da reunião anterior. Convido a Dra. Adriana Borghi para vir à frente prestar o seu depoimento. Na verdade com relação a V. Exa. e ao Dr. Mario Luiz Sarrubo também Promotor de Justiça, nós gostaríamos que V. Exa. nos relatasse ainda que sucintamente em que consistiu a sua atuação representando o Ministério Público e se possível informar a esta Comissão Parlamentar de Inquérito alguns caminhos que o Ministério Público tomou durante a investigação que possa auxiliar nos trabalhos, uma vez que não sendo V. Exa. assim como nenhum dos Deputados dotada de conhecimentos técnicos específicos na área de funcionamento de aeronaves essa seria uma maneira importante de cooperar, tem a palavra a Dra. Adriana.

A SRA. ADRIANA BORGHI – Primeiramente eu quero agradecer ao Deputado Fernando Capez pelo convite e a esta Casa. Dizer que a relação ao objeto dessa CPI que seria a manutenção das aeronaves, Deputado me corrija se eu estiver errada.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Transtorno nos aeroportos e manutenção e segurança no transporte aéreo.

A SRA. ADRIANA BORGHI – O que eu tenho em relação a dizer é que hoje eu coordeno a área do consumidor do Centro de Apoio Civil e Tutela Coletiva do Ministério Público de

São Paulo e fui Promotora do consumidor também na capital. E na época do acidente do Airbus da TAM eu já não estava mais na Promotoria, mas acompanhei a coordenação da época do CENACOM (Centro Nacional de Apoio do Consumidor) que encaminhou uma representação a Promotoria de Justiça que deu fundamento a instauração de um procedimento preparatório de inquérito civil, que depois evoluiu para inquérito civil com o objetivo de verificar o dever de indenização dos sucessores das vítimas por conta do acidente em razão da responsabilidade objetiva da companhia aérea. Pelo código de defesa do consumidor existe uma responsabilidade objetiva independente de culpa pelo defeito do serviço, porque o dever é de prestar um serviço com segurança. Então, o objetivo desse inquérito civil foi de acompanhar os trabalhos em relação a essas indenizações, nessa ocasião foi instalada uma câmara de mediação pela TAM com a Defensoria Pública a Secretária de Direitos Econômicos do Ministério da Justiça e o Ministério Público de São Paulo acompanhou a instalação dessa câmara de mediação que teve o seu encerramento a cerca de uns 15 dias com relatório final que foi apresentado de como os trabalhos evoluíram, qual o percentual de êxito, acordos de sucessores que procuraram para fazer acordo, aqueles que efetivamente fizeram acordo e indenizações que estão sendo ou foram pagas. Essa câmara então, se encerrou e teve uma cerimônia de encerramento e o inquérito civil ainda está tramitando, talvez ele acabe culminando numa promoção de arquivamento por conta dessa questão de que o individual homônimo dos sucessores teria sido amparado pela companhia na questão indenizatória propriamente dita que foi o objeto desse inquérito civil. Ampliando um pouquinho Deputado, eu não sei se eu posso aqui colocar, não só a questão da manutenção, a questão do acidente propriamente dito. O que eu tenho acompanhado na coordenação do consumidor é a proposta de resolução da ANAC em relação a cancelamentos e atrasos de vôos e o que hoje estão denominando de preterição de passageiros que seria o overbooking, não o overbooking propriamente dito, mas as suas consequências. Isso teve início também na época do apagão aéreo e aí eu estava na Promotoria do Consumidor, eu instauréi um inquérito civil por conta do dever de informação ou dever de assistência dos consumidores que ficavam horas nos saguão dos aeroportos sem informação, sem saber o que estava acontecendo, aquele apagão que todos nós temos ciência que acompanhamos pela imprensa exaustivamente, fizemos uma reunião no Ministério Público no auditório com a INFRAERO, ANAC e com os representantes das companhias aéreas uma grande reunião, onde o foco foi o dever de informação e o dever de assistência. Esse inquérito civil, eu não acompanhei até o fim eu tive que sair da Promotoria por questões internas do Ministério Público, o Deputado aqui como Promotor de Justiça sabe que nós temos outras designações e muitas vezes não ficamos até o final daquele procedimento. Esse inquérito civil foi arquivado em razão de uma ação civil pública proposta pelo Ministério Público Federal e também a época foi ajuizada uma ação pelo IDEC e pela Fundação PROCON São Paulo. Nesta ação demorou um pouco a obtenção de uma liminar, foi dada uma liminar por dever de assistência e dever de informação e na sequência a ANAC colocou em consulta pública uma proposta de resolução do overbooking, houve da coordenação do consumidor da época a Dra. Débora Pierre que inclusive acompanhou a câmara de mediação da TAM, houve propostas e sugestões e essa consulta pública e agora recentemente por conta de liminar nessa ação civil pública foi determinado que a ANAC colocasse em nova consulta uma proposta de resolução para os atrasos, cancelamentos, e preterição de passageiros. Em abril foi colocada uma Audiência Pública pela ANAC, eu participei dessa Audiência Pública e depois conversei com a ANAC na sua sede em Brasília e tenho acompanhado de perto a proposta de resolução, já foram compiladas as contribuições, eu encaminhei contribuições pelo Ministério Público e outros órgãos de defesa do consumidor como o IDEC e a Fundação PROCON também encaminharam eu tenho conversado muito com a diretoria da ANAC com o Dr. Marcelo Guarani e a assessora ele a Dra. Daniele Crema, no texto final dessa resolução nós tivemos uma reunião aqui em São Paulo no último dia 24 de agosto, na qual ela já expôs alguns pontos colocados pelas companhias aéreas para essa proposta de resolução e em que o sistema de defesa do consumidor pode contribuir para que essa resolução esteja o mais próximo possível da defesa do consumidor, inclusive já no início da resolução é ressaltada a aplicação do CDC, aplicação do que diz o código civil para o transporte e o que diz o código de defesa do consumidor na questão da prestação do serviço, essa proposta de resolução já está com o texto consolidado e agora está na fase de análise jurídica pela ANAC ela deve ser editada num curto espaço de tempo e nós fizemos um trabalho de acompanhamento de como é o dever de informação, o dever de assistência aos passageiros e na prática do overbooking com a qual nós não concordamos, essa foi uma posição muito colocada para a ANAC, quer dizer, a preterição de passageiros principalmente no que diz com a venda de passagens além da capacidade da aeronave não há concordância do sistema, mas o que a ANAC nos coloca é que não se está regulamentando o overbooking, mas os seus efeitos, quer dizer, como é que o passageiro pode ser menos prejudicado com o efeito da preterição, esse tem sido o enfoque e nós estamos acompanhando, Deputado eu acho que a parte do consumidor tem menos haver com a questão da manutenção da aeronave questões técnicas, porque como eu disse na responsabilidade objetiva o nosso interesse era o dever de indenizar existe independente de culpa, e esse dever de indenizar está sendo coberto por essa câmara de mediação. Eu fico à disposição Deputado para o que o Sr. e esta Casa entender necessário.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pelo o que foi dito o Ministério Público na área coordenada pela Dra. Adriana fiscalizou o dever de indenização as vítimas de acidente aéreo, dever esse que decorre independentemente de dolo ou de culpa pelo fato de ocorrer o acidente. No inquérito, embora não fosse objeto ficou registrado algum defeito da aeronave que teria suscitado, é do seu conhecimento?

A SRA. ADRIANA BORGHI – Eu não tenho Deputado esse conhecimento como eu disse ao Sr. e a esta Casa, eu não acompanhei porque quem instaurou esse inquérito foi o Dr. Ângelo na época Promotor de Justiça que estava a frente deste caso, hoje ele está com o Dr. Roberto em Lisboa, eu penso que não chegou a esse detalhamento por conta mesmo dessa responsabilidade objetiva de prestação de um serviço seguro. Então, eu acho que o enfoque, eu posso estar equivocada porque não analisei o inquérito civil todo, mas o enfoque foi realmente o dever de indenização e o acompanhamento dessa câmara de mediação.

O SR. ALEX MANENTE – PPS – Primeiro agradecer a Dra. Adriana Borghi representando o Ministério Público. Eu gostaria de solicitar se possível de nós termos acesso ao inquérito que foi aberto pelo Ministério Público se nós já podemos requerê-lo ou se solicitamos também a presença do Dr. Roberto Lisboa que é o responsável hoje.

A SRA. ADRIANA BORGHI – Esse inquérito civil do acidente, eu não vejo problemas nós podemos oferecer cópias eu posso conversar com o Dr. Senise e eu encaminho cópias ao Deputado Fernando Capez para a disponibilização a Casa não há segredo, não há problema de encaminhar cópias das principais peças.

O SR. CAMILO GAVA - PV – Eu gostaria que a Sra. me esclarecesse, se a Sra. tem conhecimento disso que na aviação aérea existe um seguro que cobre um eventual acidente com mortes, esse seguro é um seguro internacional e é sabido que as pessoas tem o direito apesar de receber o seguro ele pode pleitear a indenização por danos materiais e morais, uma vez que o pagamento desse seguro seja insuficiente enfim. A senhora tem conhecimento se existe nesses acidentes esse seguro, se esse seguro foi pago ou ele está embutido nesse pacote de discussões.

A SRA. ADRIANA BORGHI – Existe esse seguro, esse seguro é opcional porque ele não pode ser imposto para o consumidor, sob a pena de existir uma venda casada na aquisição

de uma passagem o seguro embutido é uma venda casada. Então, ele tem que ser opcional, o consumidor tem que saber que existe o seguro e optar por ele ou não. No caso do acidente com o Airbus da TAM a seguradora também foi chamada a integrar essa câmara de mediação o que não retira o dever de indenização da companhia aérea, embora exista o seguro e ele também integrou essa mediação a companhia aérea tem o seu dever de indenizar o seu dever de prestar a assistência e a indenização pelo dano material e moral dos sucessores das vítimas.

O SR. CAMILO GAVA – PV - Eu ouvi dizer que esse seguro não é por conta do passageiro na compra do bilhete o seguro contratual, é por conta da aeronave.

A SRA. ADRIANA BORGHI – Também tem o seguro da aeronave que seria uma solidariedade com a empresa aérea.

O SR. CAMILO GAVA – PV - A senhora sabe se eles pagaram.

A SRA. ADRIANA BORGHI – Eu sei que eles participaram das negociações, mas eu acho que sim porque eles foram chamados a negociação, eu não me recordo agora qual a seguradora eu posso verificar se o Sr. entender necessário, mas eu sei que a seguradora esteve também nessa mediação, também houve essa negociação com a seguradora, uma solidariedade entre seguradora e empresa aérea.

O SR. CAMILO GAVA – PV - Porque Sr. Presidente, o Sr. como um dos maiores especialistas em direito aqui no Brasil, nós entendemos que a questão do seguro até a empresa fazer corpo mole e discutir a indenização na justiça, a TAM e os seus usuários é uma coisa, mas a culpa objetiva na questão desse seguro que está previsto na questão da aeronave, eu acho que não tem o porque, eu acho que tem que vir e depositar o montante e repartir entre as pessoas que são as prejudicadas, que são duas as questões: é o dinheiro que vem da seguradora que reparte entre todo mundo, segundo a discussão do eventual dano material e moral de cada um que vai ser individualizado por todos.

A SRA. ADRIANA BORGHI – Foi feita essa divisão, até porque, se a seguradora cobrir tudo depois tem o regresso dela para com a empresa aérea, porque não há como a empresa se eximir dessa responsabilidade e não houve realmente até onde eu sei essa colocação, a princípio sim, a princípio logo que aconteceu o acidente houve essa discussão, existe a seguradora a seguradora vai cobrir, mas isso foi superado aos poucos na medida em que o sistema, como eu falei para o Sr. que nessa câmara de mediação está a Defensoria Pública o Ministério Público e a Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça. Então, essa questão foi sendo muito debatida com a empresa, a responsabilidade da empresa, o dever de indenizar da empresa independente do seguro e isso foi sendo trabalhado ao longo e o Sr. vê que essa câmara de indenização surgiu algum tempo depois do acidente que foi em 2007 e encerrou agora. Então, houve um bom tempo de discussão, varias reuniões até a instalação efetiva e as vítimas e os sucessores começaram a procurar. Então, essa discussão realmente existiu, mas ela foi sendo trabalhada pelos parceiros dessa mediação.

O SR. ALEX MANENTE – PPS – Para poder aproveitar a presença da Promotora. Eu gostaria de fazer a pergunta por que me recordo que há época do acidente nós vivemos os meses que antecederam o acidente um caos aéreo que foi inclusive motivo de muita divulgação na imprensa e nos órgãos de comunicação. Eu gostaria de saber qual é o período de atraso que o Ministério Público e a ANAC entendem ser motivos de restituição ao passageiro, porque me recordo há época que tinha essa divergência entre as companhias aéreas, não tinha uma determinação da ANAC firme sobre o assunto e eu gostaria de saber atualmente como está isso, se o Ministério Público está acompanhando o percentual de atrasos e cancelamentos de vôos no Estado de São Paulo.

A SRA. ADRIANA BORGHI – O Senhor diz quanto tempo de atraso que nasceria o dever de assistência ou o percentual de atraso?.

O SR. ALEX MANENTE – PPS – Os dois.

A SRA. ADRIANA BORGHI – Com relação ao atraso, existe uma determinação do código brasileiro de aeronáutica que é de quatro horas, e uma resolução da ANAC que está em vigor que é esta que está para ser modificada por esse texto que eu comentei a pouco que também fala nessas quatro horas. O nosso entendimento é que tem que ser imediato, para o sistema do consumidor e o Ministério Público entendem que tem que ser se atrasou já nasce o dever de assistência independente de quanto tempo atrasou, mas essa é uma discussão que a ANAC nos coloca que ela não pode alterar esse período de quatro horas porque é previsto em Lei e uma resolução não poderia alterar a matéria legislativa que teria que ser por outra Lei, existem Projetos de Lei tramitando no Senado Federal com relação a essa questão e no Projeto de Lei a redução para duas horas, eu encaminhei sugestão para esse PL dizendo que tem que ser imediato, eu não sei se isso vai ser acatado ou não é recente esse meu encaminhamento, mas no PL a redução e para duas horas. O nosso entendimento, aí eu coloco para o Sr. o entendimento do Ministério Público e digo que deve ser o entendimento do sistema porque a Fundação PROCON e o IDEC assim já se posicionaram o DPDC (Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor) do Ministério da Justiça que tem que ser uma assistência imediata, a partir do momento em que atrasou o vôo não tem sentido submeter o consumidor a quatro horas para que ele possa ter um dever de assistência, que é um dever anexo ao contrato, um dever que nasce da política nacional de relação de consumo que é da boa fé objetiva, da equidade, do contrato enfim, essa é a nossa posição. Percentual de atrasos recentemente foi feito uma pesquisa pela própria ANAC se eu não me engano, dizendo que houve uma redução muito grande de atrasos nos últimos meses, nós tivemos antes de ontem uma situação excepcional que o Aeroporto de Congonhas ficou fechado e os vôos atrasaram bastante, eu soube de uma colega inclusive que ficou presa no Rio de Janeiro e não conseguiu voltar, meu pai mesmo precisava viajar para Belo Horizonte e o vôo era de meio dia e ele só conseguiu chegar lá às oito horas da noite. Então, foi uma situação excepcional, mas está havendo uma redução significativa de atrasos e cancelamentos nos últimos tempos em relação ao que aconteceu naquela época.

O SR. CARLOS GIANNAZI – PSOL – Eu gostaria de fazer uma única pergunta em relação às principais empresas infratoras ou as empresas que mais têm acidentes, se a Sra. poderia nos dar uma relação pelo menos elencar um pouco algumas.

A SRA. ADRIANA BORGHI – Em relação à questão de atraso, cancelamento o que nós tivemos mais notícias na época foram das principais empresas prestadoras aqui a GOL e a TAM e BRA alguma coisa, houve a liquidação da BRA, mas são mais a GOL e a TAM e em relação a acidentes também infelizmente é um dado que a gente tem de empresas que atuam no mercado que seriam as duas principais, mas todas elas foram objeto de investigação, no caos aéreo nós chamamos todas as empresas que nós tínhamos elas envolvidas, se eu for falar para o Sr. em termos de número nós tivemos esses dados na época de GOL e TAM com maior percentual e de acidentes aéreos também.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Não havendo mais perguntas, nós agradecemos muito a contribuição da Dra. Adriana Borghi e posteriormente entraremos

em contato com V. Exa. e o Dr. Roberto Ferreira para solicitar as cópias do inquérito. Convidamos para vir a frente o Promotor de Justiça Mario Luiz Sarrubo, para a informação dos Deputados e o Promotor que investigou os dois acidentes mais graves envolvendo a TAM o de 1996 com o Foker 100 e o de 17 de julho de 2007 com o Airbus no Aeroporto de Congonhas, acompanhou todo o trabalho juntamente com os familiares das vítimas que também são vítimas e que está à disposição para prestar esclarecimentos. Inicialmente eu solicitaria, agradecendo ao Professor Dr. Mario Luiz Sarrubo a sua presença aqui e solicitaria se possível que V. Exa. nos fizesse um apanhado geral objetivo, mas substancioso sobre ambas as investigações e possíveis apurações de negligência ou falhas, seja da estrutura de concepção do Airbus ou do Foker 100 seja de manutenção dessas respectivas aeronaves, muito obrigado é uma honra para a CPI receber V. Exa.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – É uma honra estar aqui nesta Casa Legislativa ao lado do meu colega e hoje Deputado Estadual Fernando Capez. Eu por ter sido Promotor de Justiça Titular do Fórum Regional do Jabaquara que abrange o entorno do Aeroporto de Congonhas acabei oficiando em dois inquéritos policiais relacionados a acidentes aéreos o de 1996 que envolveu o Foker 100 e mais recentemente em 2007 o Airbus A320. Uma diferença substancial que pude notar nesses quase nove anos entre esses dois acidentes foi o comportamento das autoridades aeronáuticas que em 1996 ainda resistiam a uma participação do Ministério Público nas investigações, resistiam até mesmo a existência de um inquérito policial para se apurar eventual infração penal num acidente aéreo que é possível sim de acontecer, isso acabou mudando diante da atuação do Ministério Público, naquela oportunidade o Procurador Geral foi ao Supremo Tribunal de Justiça e conseguiu através de um mandado de segurança que todas as informações da Comissão de Investigação do CENIPA fossem repassadas a Polícia Civil e ao Ministério Público, esse foi um paradigma e a partir daí as portas se abriram e a sociedade civil, portanto, teve acesso a todos os dados das investigações que envolve e os acidentes aéreos. Claro, o CENIPA ainda preserva aquilo que considera fundamental, mas no contexto geral as informações e as causas dos acidentes hoje estão ao acesso da sociedade como um todo. A nossa participação em 1996 envolveu o acompanhamento do inquérito policial instaurado na Delegacia Seccional, ouvimos naquela oportunidade mais de 180 testemunhas e tivemos acesso ao relatório final da Comissão de Investigação e concluímos que não havia indícios de crime de quem quer que fosse naquela oportunidade, seja por conta das autoridades envolvidas aeroportuárias, seja por conta dos profissionais que oficiavam e que trabalhavam na empresa aérea, havia na verdade ali uma série de coincidências, ou ocorreu aí uma coincidência terrível que talvez pudesse ter sido evitada, mas não a ponto de importar em responsabilidade criminal pelo menos na nossa convicção e na convicção do Poder Judiciário que confirmou o nosso arquivamento do inquérito. Em 2007 também após mais de 200 depoimentos, após um trabalho minucioso da perícia da Polícia Civil nós pudemos concluir as investigações no âmbito do 27º Distrito Policial, eu tive a oportunidade de acompanhar o inquérito policial desde o dia do acidente praticamente, dois, três dias depois eu já estava aqui porque estavam de férias, as minhas férias foram interrompidas e eu voltei para acompanhar esse acidente, esse inquérito policial, aí chegamos a conclusão de que havia alguns indícios, é importante que se deixe claro, havia indícios de responsabilidade de alguns profissionais aeroportuários, algumas autoridades aeroportuárias, algumas autoridades inclusive da Agência Reguladora, alguns profissionais da empresa aérea e nós entendemos e temos ainda a firme convicção de que a fabricante da aeronave, é bom que se diga isso que não deve ser entendido como algo que gere insegurança, as aeronaves são seguras, voar é seguro nesse país e se trabalha muito para isso em todos os âmbitos Federal, a própria empresa aérea o Ministério Público e até esta Casa Legislativa esta trabalhando por isso, mas de toda a sorte nós concluímos e eu pedi que essa investigação fosse a frente, que a fabricante da aeronave não teria dado a atenção adequada para, vamos dizer assim na linguagem de leigos que somos em questões aeronáuticas, o tratamento adequado a um defeito que se vislumbrava e que já teria ocasionado pelo menos cinco outros acidentes aéreos, não tão fatais quanto o nosso, mas cinco outros acidentes aéreos ocorreram em função da questão envolvendo reversores inoperantes e o seu manuseio pelas tripulações diante dessas circunstâncias. Vários fatores contribuíram para essa tragédia na nossa conclusão que lamentavelmente nós não pudemos continuar as investigações, continuamos os trabalhos na esfera judicial, porque entendemos e não poderia ser diferente que a questão da competência, na verdade havia ali um risco há o espaço aéreo e o espaço aéreo e de competência da União Federal, tivemos que remeter o inquérito policial para a Justiça Federal e ele lá se encontra hoje aos cuidados do Procurador da República Ives de Grandis e de um Delegado Federal que eu confesso que não sei o nome, mas essa investigação está em vias de se findar também. Essa foi a nossa participação, nós pudemos constatar alguns problemas muito graves na gestão da segurança aérea da ANAC da própria INFRAERO e na nossa visão houve uma negligência fundamental para o acidente dos dirigentes do Aeroporto de Congonhas naquela oportunidade, uma vez que segundo especialistas eu apenas ratifico isso na esfera judicial, o Aeroporto talvez devesse estar fechado naquela oportunidade por conta das más condições da pista, essa é uma questão ainda controversa, há quem diga o contrário, mas de toda sorte eu acredito que seja uma questão que deva ser questionada na esfera judicial. Eu estou à disposição dos Srs.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Em primeiro lugar agradecer bastante ao Dr. Mario Luiz Sarrubo, eu teria algumas indagações a fazer inicialmente, eu quero pedir licença aos colegas desta comissão.

Doutor Mario no que diz respeito a esse último acidente do Airbus A320 ocorrido no dia 17 de julho de 2007 consta que, eu não sei se houve esse tipo de apuração, que o piloto ao aterrissar na pista do Aeroporto de Congonhas ele posicionou o manete na posição de aceleração em vez de frenagem, eu queria se o Sr. pudesse confirmar esse fato da investigação ou não e comentar a respeito, se foi detectado algum problema no aparelho Airbus em que são muito próximas as posições de frenagem e aceleração, eu queria que o Sr. fizesse uma abordagem a respeito.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – Na verdade o que nós pudemos constatar no inquérito é que tudo indica, até porque, houve destruição de quase toda a aeronave e as caixas-pretas apontaram uma assimetria no posicionamento das manetes de aceleração, estavam posicionadas de forma errada por parte da tripulação que operava a aeronave, mas essa era uma questão que já havia sido discutida. A fabricante da aeronave até alguns anos antes desse acidente através do seu manual que é a bíblia da tripulação segundo nós apuramos ela determinava um determinado procedimento por parte da população no caso de reversores inoperantes, o que é relativamente comum, essa tripulação deveria operar as manetes de uma determinada forma e aí vem ao nosso ver uma possível negligência da fabricante, na medida em que se apurou que as tripulações constantemente erravam nesse manuseio e ocasionavam acidentes semelhantes a este que nós tivemos em Congonhas, a fabricante então, disponibilizou aos usuários da aeronave um determinado alarme e este alarme ao nosso ver e ao ver, isso que é o mais importante, não a nossa opinião, mas a opinião de muitos técnicos que nos assessoraram na oportunidade, a instalação desse alarme deveria ser considerado como mandatário, ou seja, obrigatória e não facultativa ou desejável o que acabou acontecendo. Então, a maioria das empresas, inclusive é bom que se diga, nos apuramos empresas européias e quase ninguém instalou esse alarme, esse alarme com toda a certeza é muito provável teria evitado essa tragédia. O que acontece é que as tripulações procuravam manusear os manetes de aceleração quando os reversores estão inoperantes, eles teriam que manusear de acordo com a nova recomendação da fabricante de uma maneira que segundo alguns técnicos informaram haveria uma perda ínfima, quase irrelevante de coeficiente de frenagem e essa perda de coeficiente de frenagem, muito

embora irrelevante, nas circunstâncias em que se encontrava o Aeroporto de Congonhas naquela oportunidade ela se tornou relevante uma vez que nós constatamos, pelo menos as caixas-pretas apontam, que a tripulação dessa aeronave operou corretamente os manetes nos pousos que fez em Porto Alegre e Belo Horizonte nas escalas anteriores, mas operou erroneamente na escala em Congonhas, muito provavelmente, isto nós colhemos através de um depoimento de um comandante que operou a aeronave no vôo Belo Horizonte até São Paulo, muito provavelmente em função desse entendimento, a recomendação da Airbus ocasionava uma perda de coeficiente de frenagem, ou seja, os dois manetes para trás trabalhando como se os reversores estivessem operando. Então, é praxe na aeronáutica é o comandante que decide muitas vezes até contra o manual da aeronave, eles podem atuar de forma diferente. Então, até fazendo uma simulação grosseira aqui, eles ao invés de colocarem as manetes de aceleração na posição de reversor máximo que é para trás, eles mantêm aquela que está relacionada a turbina que está com os seus reversores operantes na posição chamada de a grosso modo poderíamos dizer “ponto morto” e isso acaba muitas vezes ocasionando um equívoco na hora de soltar essa manete e ela pode ficar em posição de aceleração, como é o que se suspeita que aconteceu nesse acidente, quando ela fica em aceleração os computadores não conseguem ter a leitura exata dos comandos e o piloto, na linguagem aeronáutica, vira passageiro e não consegue frear a aeronave. A nosso ver foi isso o que aconteceu, pelo menos e o que o inquérito apura, pelo menos foi isso que a nossa perícia constatou e é o que deve vir previsto no laudo final da aeronáutica.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Como também aqui nenhum dos Deputados incluindo o Presidente, não é especialista nessa questão mecânica, mas V. Exa. participou da investigação viu os laudos e viu todas as constatações, uma das manetes foi deixada em ponto morto da onde estava o reverso...

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – Na verdade a caixa-preta aponta que ela ficou em posição de aceleração, o que nós acreditamos é que a intenção da tripulação era manter essa manete na posição chamada de hairdo(?) que é similar ao ponto morto.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Uma foi colocada na posição de frenagem ou nenhuma delas.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – A esquerda foi colocada na posição correta que é a posição de reverso máximo para funcionar e ela de fato funcionou, a da direita que estava com o reversor inoperante ela deveria estar também na mesma posição só segundo o manual da aeronave, no entanto ela não estava e o que é interessante nós apuramos fazendo um histórico dos vôos desta aeronave anteriormente, que muitos tripulantes não obedeciam ao manual. Então, até no inquérito eu fiz essa constatação de aproximadamente esse é um número relativo, mas aproximadamente de 20 vôos em apenas 16, 17 vôos o procedimento foi adotado de forma correta.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, nós temos um freando e a outra em aceleração e não havia nenhum dispositivo, nenhum alarme, eu não sei se seria esse aparelho Software FW3.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – Exatamente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Não havia nenhum aparelho como esse avisando o piloto de que estava em aceleração.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – Exatamente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – A confusão dele não ter colocado as duas manetes em posição de frenagem se deu em razão de um dos reversos estar inoperante, por isso que ele deixou no ponto que ele pensava ser o ponto morto e na verdade era de aceleração. A origem da confusão foi essa.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – Esse foi um dos vários fatores que contribuíram para o acidente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu queria que V. Exa. como um Promotor que investigou dois graves acidentes e dotado de conhecimento, portanto, dessas investigações, comenta-se essa declaração do Comandante da Aeronáutica Brigadeiro Juniti Saito, que tanto foi ouvido após o acidente “o Airbus A320 da Presidência da República igual ao da TAM não voa em hipótese alguma com o reverso pinado” Então, há uma cautela que se toma para transportar o Presidente da República, talvez oriunda da possibilidade dessa confusão que não foi tomada com relação as vítimas comuns não autoridades que voavam neste fatídico vôo. Foi constatada a existência de alguma imprudência ou açodamento da TAM em permitir a decolagem, vôo e a aterrissagem de uma aeronave como com o reverso pinado.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – Na verdade voar segundo nós apuramos com o reversor inoperante é uma praxe na aeronáutica, isso acontece, isso está previsto no manual da aeronave isso é possível há inclusive um prazo para que isso seja feito e segundo se apurou estava a TAM dentro do prazo, portanto, o vôo com o reversor inoperante é algo de praxe. O que nós questionamos e entendemos deve ser melhor analisado se possível até mesmo em um processo judicial, é o fato de que havia uma orientação e aí entra uma questão muito mais interessante que é uma reunião da Agência Nacional de Aviação Civil em que se colocou para todas as empresas aéreas que por motivo de segurança que não se pousasse no Aeroporto de Congonhas sem que todos os sistemas de freio estivessem funcionando naquela oportunidade, sendo que o reversor é um dos sistemas de freios das aeronaves. Então, o nosso questionamento com relação a empresa aérea naquela oportunidade era de que o ideal e principalmente em se considerando que naqueles três dias de chuva torrencial em São Paulo, considerando-se que nós tivemos alguns eventos de aeronaves rodando na pista, escorregando na pista talvez a empresa aérea não devesse ter despachado aquela aeronave com o reversor inoperante para São Paulo, sempre lembrando que aí entra uma questão muito mais complexa que é a determinação da ANAC, inicialmente isso viraria uma norma da ANAC e acabou não virando por circunstâncias discutíveis até hoje, mas de toda sorte o que importa na minha visão não é ter ou não virado norma, o que importa é que houve uma reunião capitaneada pelo então, dirigente da ANAC o Sr. Gilberto Skitini em que as empresas aéreas concordaram que a partir daquela data pousar no Aeroporto de Congonhas com os reversores e sem que todos os freios estivessem inoperantes não seria uma atitude segura e que portanto elas deveriam ser evitadas. Até onde nós sabemos algumas companhias aéreas despacharam isso internamente e isso não mais aconteceu, a empresa aérea TAM não fez esse despacho e a aeronave veio para cá normalmente, quer dizer, não tivesse com o reversor inoperante na nossa visão a tripulação talvez não tivesse adotado o procedimento inadequado diante das circunstâncias, havia uma tensão muito grande no Aeroporto de Congonhas, quando se houve o data voz das caixas-pretas você percebe que a tripulação tem dúvidas se vem a Congonhas ou se vai a Cumbica justamente porque o aeroporto foi fechado para que se averiguasse o estado da pista, houve pelo menos nos três últimos dias mais 20, 25 reporte de pista escorregadia. Então, qualquer um que operasse naquela circunstância operaria de um modo mais tenso.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – A ANAC tem as suas responsabilidades a INFRAERO e o Aeroporto de Congonhas também, mas se o avião pousou acelerando nenhum aeroporto seria capaz de frenar aquele aparelho, ou seja, a negligência da companhia ou a imprudência de ter autorizado um voo nessas condições e também da fabricante Airbus, não poderia ser compensado pela eventualmente ausência de ranhuras na pista, esse e o nosso comentário com relação a companhia. Vossa Excelência registrou aqui que o Ministério Público chegou a ter a investigação quase que boicotada pelo CENIPA as autoridades militares viam com má vontade a entrada do Ministério Público. Aqui um Procurador do Ministério Público do Trabalho o Dr. Fabio Fernandes, que ele faz um registro e eu não sei se é do conhecimento do Sr. que no momento em que foi criada a ANAC para substituir o antigo DAC (Departamento de Aviação Civil) o comando da aeronáutica tentou boicotar o funcionamento desta agência, inclusive preservando verbas que seriam destinadas ao novo órgão. Então, que a ANAC já foi criada como órgão intruso para não dar certo e que ela foi boicotada, e que existe uma investigação, uma atuação de fiscalização pífia da ANAC pela absoluta ausência de estrutura, nós aqui pelo menos até agora não conseguimos trazer um representante da ANAC para vir falar. O Senhor tem conhecimento de como a ANAC está aparelhada para fazer esse tipo de fiscalização, e qual é a influência que essas grandes companhias exercem sobre ela.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – Tenho conhecimento, eu ouvi de um militar numa das vistas que fiz a área dos destroços justamente essa questão da ANAC, o comentário do militar está gravado na minha memória como se fosse hoje ele dizia o seguinte: resolveram passar esse trabalho para a ANAC e a ANAC não tem verba sequer para pagar as checagens que tem que ser feitas nas aeronaves, as checagens de voo etc. por falta de verbas não se faz checagem e as empresas voam absolutamente sem nenhum tipo de fiscalização, eu senti sem sombra de dúvida uma certa, vamos dizer assim, magoa dos militares por perderem essa parcela de poder, eles não se conformam com isso, e senti ao mesmo tempo que sob certo aspecto eles têm razão, porque já que se cria a ANAC se dê estrutura a essa Agência Nacional de Aviação Civil para que ela possa fiscalizar de forma adequada.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, ela não tem hoje uma estrutura adequada para essa função.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – Não.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu queria fazer uma pergunta com relação ao acidente de 1996 da Empresa Holandesa Foker 100 que ela já havia inclusive falido na Europa e continuava operando as aeronaves o que provocou um déficit de fiscalização e manutenção de peças. O fato de uma aeronave no momento em que vai decolar não travar o reverso e o reverso abrir em plena decolagem houve alguma apuração se isso decorria da falta de manutenção, defeito na revisão, não troca de peças porque é uma operação simples, é uma trava do reverso quando está decolando não vai abrir o sistema de frenagem e foi o que aconteceu e o piloto não havia nenhum alarme interno também da aeronave comunicando a abertura daquele reverso, o Sr. que também investigou aquele acidente se houve alguma apuração nesse sentido.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – Chegou na verdade, esse acidente também aconteceu envolvendo a fabricante na nossa visão e hoje principalmente, depois eu fiz algum tipo de revisão naquele trabalho e chegamos a seguinte conclusão, que o fator determinante ou um fator muito importante contribuinte, vamos dizer assim, para aquele acidente fundamental até, foi uma mudança no sistema de energia da aeronave e essa mudança no sistema de energia da aeronave visando economizar energia é bom que se diga não em termos financeiros, mas uma maior economia de energia que aumentou e muito o risco de abertura do reverso em voo, algo que numa leitura leiga como nós fazíamos e fazemos aqui, a possibilidade do reverso abrir em voo continuava sendo ínfima no entanto ela aumentou em termos exponenciais de forma tal que isso acabou acontecendo, e esse foi o fator que levou a aeronave ao chão, claro não só esse porque houve sem sombra de dúvida um procedimento que a tripulação tomou na seqüência que também não foi o adequado, compreensível houve uma série de coincidências naquela oportunidade que talvez tivessem levado qualquer tripulação. Eu conversei com vários pilotos naquela oportunidade e todos eles tiveram a mesma conclusão, eu teria feito a mesma coisa, no entanto o manual determinava uma atuação da tripulação naquele oportunidade e eles tomaram outra e a aeronave caiu, mas fundamentalmente foi uma recomendação da fabricante também, na mudança do reversor na inversão numa questão de energia que diminuiu o coeficiente de probabilidade de abertura em voo, ou melhor, a probabilidade de abrir em voo o reversor com essa mudança ela se tornou maior e isso acabou acontecendo e a aeronave foi ao chão.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, uma mudança que decorreu de uma negligência.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – Com certeza foi o fabricante que ali teve uma participação importante.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – A TAM no artigo nº1 do seu regulamento interno, ela afirma que o primeiro e maior compromisso da companhia é o lucro. O Senhor tem conhecimento disso que faria com que o lucro sendo um objetivo a ser perseguido acima da própria segurança, já que o avião no solo dá muito prejuízo implicaria muitas vezes em estar levantando voo sem a devida condição, arriscando é claro que nenhuma companhia quer que o avião caia até porque isso provoca prejuízos a imagem e materiais, mas arrisca-se existe mesmo esse dispositivo..

O SR. CAMILO GAVA – PV – Presidente a sua pergunta foi brilhante e vem de encontro a uma indagação que eu gostaria de falar. Nesse acidente de 1996 no livro de bordo que constava dentro da aeronave parece que a tripulação anterior a essa que subiu com o avião quando o reverso abriu, parece que já tinha sido apontado esse defeito, o Sr. tem o conhecimento se isso é verdade.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – Na verdade ali nós tínhamos uma coincidência terrível segundo se apurou, mais uma vez as manetes aparecem como fatores importantes, às manetes voltavam do sistema chamado auto trotom que estava com defeito e elas, portanto voltavam e essa movimentação de manetes voltando para a posição travada ela acontece quando o auto trotom está com defeito ou quando o reversor abre em voo, como o auto trotom vinha a der um defeito, mas essa não era uma condição que obrigava que a aeronave ficasse no chão, era uma condição que eles chamam de voo, quer dizer, a aeronave poderia voar, na verdade a leitura da tripulação naquela oportunidade foi de que mais uma vez eles estavam diante de um problema de auto trotom. Então, as manetes voltavam e se fosse na leitura da tripulação reversor abrindo em voo a manete deveria travar e ela não travava por uma outra circunstância havia um relê que estava em curto. Então, esse relê em curto ele energizava e desenergizava e liberava a manete então, a leitura da tripulação na verdade era equivocada. Nós não conseguimos apurar e nem a aeronáutica conseguiu apurar se esse reversor estava já abrindo anteriormente ou não em voo, o que nós apuramos e essa é uma questão que nos intriga até hoje, é o depoimento que nós colhemos de um cidadão que morava em Caxias do Sul, um cidadão que gosta de aviação e eu até me

assemelho a ele porque eu conheço as aeronaves pelo barulho e ele morava nas imediações da cabeceira do Aeroporto de Caxias do Sul e ele quando viu esse voo do Foker 100 sair de Caxias e passou perto da casa dele, ele ouviu um barulho estranho e ele levantou, saiu da cama e foi para o balcão da companhia aérea dizendo: esse avião não está bom, eu ouvi o barulho e está errado e voltou para casa e quando ele voltou para casa e viu o acidente ele voltou para lá e disse eu avisei, nós ouvimos esse sujeito aqui. Isso pode ser uma grande coincidência ou pode ser uma realidade, alguns profissionais me disseram que talvez isso já pudesse ser o reverso abrindo justamente no momento da decolagem naquela oportunidade, mas as tripulações não detectaram o que consta e havia também um problema de segurança que era dos livros de bordo que não ficava uma via fora, parece que ficava uma via só dentro do avião e aquilo se queimou evidentemente com a aeronave, mas segundo consta e segundo se apurou havia uma indicação de falha nos aceleradores automáticos, mas não nos reversores.

O SR. ALEX MANENTE – PPS – Uma coisa me intrigou no que foi dito em toda a sua posição. Nós recebemos há 15 dias o Presidente do Sindicato das Empresas Aéreas e ele afirmou categoricamente que a pista de Congonhas não tinha nenhum problema, que ela não precisaria de nenhuma remodelação, que a questão das ranhuras foi uma questão da imprensa na época, inclusive eu gostaria de solicitar as notas taquigráficas do que foi dito aqui, me assusta agora saber que as empresas aéreas participaram de uma reunião antes do acidente se posicionando em relação a pista. Então, eu gostaria de saber o que o Ministério Público tem de concreto sobre a pista e sobre a responsabilidade das empresas com o conhecimento dessa pista e a preocupação que eu trago Presidente de um depoimento que talvez não confirme aquilo que for a verdade já que o representante falou em nome de todas as empresas e as empresas tinham conhecimento desse assunto.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – Na verdade existem dois laudos, um laudo aponta que a pista estava em condições adequadas, um outro laudo aponta que o nível de macro textura que estava abaixo dos recomendados pelos organismos internacionais de segurança. Uma questão me parece fundamental pelo menos 20 ou 25 pilotos naqueles dias reportaram pista escorregadia, um avião da Empresa Pantanal escorregou, eu não sei se foi no mesmo dia ou no dia anterior e o laudo da Comissão de Investigação apontou que dentre outras circunstâncias inclusive erro da tripulação a aeronave escorregou sim na pista, quer dizer, não é uma mera questão de laudo é uma situação fática. Eu tenho o depoimento de um piloto da Varig no meu inquérito policial em que ele diz o seguinte na delegacia de polícia: eu quando entrei na final para Congonhas eu visualizei a pista e eu vi uma piscina e quando eu vi essa piscina eu falei: - Eu não vou pousa aqui porque não tem condições e porque havia comentários naqueles três dias, eu me lembro bem porque eu estava saindo de férias e não chove normalmente em São Paulo em julho, mas o clima está mudando nós comentávamos isso aqui, eu quero crer que as autoridades aeronáuticas, aeroportuárias tenham contado com a seca para aquela pista funcionar adequadamente e choveu naqueles três dias como nunca havia chovido em São Paulo pelo menos em anos não chovia tanto em São Paulo, aquela pista na minha visão e na visão de alguns que me assessoravam naquela oportunidade ela estava em boas condições para operar seca, mas não estava em condições de operar molhada, pelo menos com a segurança que se exige para um aeroporto de pista curta como Congonhas.

O SR. ALEX MANENTE – PPS – Houve a reunião com as empresas aéreas.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – Houve uma reunião e isso está em Ata, essa reunião dela participou o Sr. Gilberto Skitini na época da Agência Nacional e nessa reunião se acordou que dentre outras normas de segurança para se operar em Congonhas antes da reforma é bom que se diga, não se pousaria mais em Congonhas sem que todo o sistema de segurança estivessem efetivamente funcionando e isso viraria uma norma da ANAC, isso é bom que se diga, foi para o site da ANAC e isso foi utilizado pela ANAC junto a uma Desembargadora Federal para se liberar a pista de Congonhas e depois que houve uma decisão judicial em sentido contrário se restringindo a utilização de Congonhas e lamentavelmente isso não era uma norma, portanto, nós não podemos acusar a empresa aérea de violar uma norma, mas a acusação na verdade é de não ter observado algo que se senta em uma mesa se discute e se chega a um consenso.

O SR. ALEX MANENTE – PPS – Ou seja, a empresa aérea assumiu o risco de fazer o pouso naquela oportunidade.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – Essa expressão “assumiu o risco” para nós que somos penalistas ela é um tanto quanto perigosa, nos leva a idéia de que houve dolo essas coisas todas e não é bem assim.

O SR. ALEX MANENTE – PPS – Podemos dizer que ela foi imprudente.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – Podemos dizer que talvez alguns de seus profissionais tenham atuado com imprudência, eu não gosto de apontar a empresa como um todo, porque é uma empresa idônea, séria é bom que se diga e eu queria registrar que de 1996 para 2007 nas questões das indenizações a empresa aérea na minha visão teve um comportamento diferente, em 1996 ela resistiu muito mais a essa indenização e dessa vez o comportamento foi muito melhor, ela colaborou conosco com a própria investigação nos levou a simuladores.

O SR. ALEX MANENTE – PPS – Eu gostaria de consignar Sr. Presidente que nós se pudessemos contrapor o depoimento do Presidente do Sindicato das Empresas Aéreas.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Nós vamos fazê-lo, eu já solicitei inclusive. Foi uma pergunta de V. Exa. em que ele fez essa afirmação o Dr. José Marcio, quando ele fala da pista do Aeroporto de Congonhas. O Sr. José Marcio Monsão Mollo, o Sr. perguntou: o tipo de pista de asfalto que se tinha naquele local, a metragem de toda a pista, as empresas tem segurança no Aeroporto de Congonhas foi a pergunta de V. Exa. e a resposta foi: muita segurança o Aeroporto de Congonhas não é de jeito nenhum um aeroporto inseguro, o que ocorreu no desastre da TAM segundo ainda não existe uma conclusão do CENIPA, mas tudo tende há um problema dos pilotos que colocaram o manete em uma posição errada e o avião invés de ler freio ele leu aceleração, tanto é que o Sr. se recorda ele continua acelerando (na imagem) inclusive ele não cai na pista de automóveis ele voa, mas o problema ali não foi erro de pista e nem de chuva tanto e que vários aviões desceram naquela condição e vários vem descendo depois a pista e curta mais os aviões de hoje em dia são 10 vezes mais eficientes que os mesmos aviões que pousavam há 10 anos em Congonhas. O Aeroporto Santos Dumont tem 3.350 metros de pista, aqui são 1.740 existem outros aeroportos no mundo em condições muito mais críticas do que Congonhas, essa é que está sendo confrontada, V. Exa. deseja fazer algum comentário.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – Só ressaltando que outros cinco acidentes ocorreram pelo mesmo motivo em pistas maiores e o número de vítimas não houve que eu me lembre porque se você tem uma área de escape maior, você consegue a tempo para a tripulação descobrir o equívoco e frear a aeronave, evidentemente que a pista foi sim um fator contribuinte e não só por conta de seu tamanho como por conta dos problemas que ela oca-

sionou e que na nossa visão levaram a tripulação a adotar procedimentos equivocados no posicionamento dos manetes.

O SR. CAMILO GAVA – PV – No começo do seu depoimento o Sr. disse que houve negligência de alguns dirigentes do aeroporto. Se houve quais foram e quais as providências que foram tomadas para esse caso.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – Principalmente por conta de um laudo como eu disse a pouco que indicava que o nível de macro textura da pista estava abaixo daqueles indicados pelos organismos internacionais de segurança e a pista talvez segundo os peritos pudesse ser liberada para operar sem chuva, uma vez ocorrendo às precipitações de chuva e diante dos inúmeros reportes de tripulações de que ela estava escorregadia as autoridades talvez deveriam ter tomado providências para restringir as operações em Congonhas até mesmo para alguns tipos de aeronaves, pelo menos enquanto perdurasse os dias de chuva. Então, esse foi um item fundamental e é um fator contribuinte do acidente eu não tenho a menor dúvida.

O SR. CAMILO GAVA – PV – No caso do Aeroporto de Congonhas que é a autoridade competente para fechá-lo em condições inseguras.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – Eu confesso que são mais de 50 volumes e tem uma estrutura e não me lembro nomes especificamente, mas é alguém salvo engano da INFRAERO que já é toda uma estrutura que eu confesso não ter decorado, mas essa pessoa foi apontada inclusive como uma das responsáveis pelo acidente inclusive na esfera criminal no nosso inquérito.

O SR. CAMILO GAVA – PV – O Aeroporto de Congonhas hoje pode ser considerado seguro.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – Acredito que sim, a pista hoje ela se apresenta segura, segundo as informações o nível de macro textura da pista torna o aeroporto seguro, evidentemente ele talvez mereça algum tipo de restrição por conta da extensão da pista, alguns podem dizer e arte controverso e eu não me sinto confortável em dar opinião não técnica, mas a opinião de usuário e pode-se dizer apaixonado por aviação, mas Congonhas não deve fechar na minha opinião, Congonhas deve funcionar e o que deve haver é uma restrição nas operações, talvez o número de operações para alguns tipos de aeronaves para que se tenha mais segurança sem sombra de dúvida a pista e curta, mas em todo mundo nós temos pistas curtas em aeroportos no mundo tem pistas curtas e são centrais também, eu acredito que essa é uma questão indiscutível, no entanto, o que está faltando na minha visão é uma restrição maior e principalmente uma fiscalização das empresas aéreas porque o nível de competitividade que nós temos hoje nesse mercado que é um mercado muito difícil, as empresas aéreas acabam muitas vezes assumindo riscos até inconscientemente por conta de atingir aquele resultado financeiro que se espera para uma companhia vencedora.

O SR. CAMILO GAVA – PV – No decorrer desse inquérito como o Sr. entende na sua visão a questão do piloto, a palavra final a respeito de uma aeronave se ela está com defeito, vamos dizer assim: da para subir, da para fazer um vôo de São Paulo a Porto Alegre, mas ela está com defeito. Essa decisão final quem toma e o piloto, como é que fica isso porque nós estamos assustados por conta que as companhias aéreas e já foi confirmado aqui nessa CPI que elas buscam o lucro e a gente sabe que o avião parado no aeroporto ele acaba dando prejuízo por conta do leasing. Essa questão da competência do piloto para impedir o vôo.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – No decorrer ninguém diz isso oficialmente, é de que os pilotos se sentem pressionados sim, no entanto oficialmente nós não conseguimos apurar absolutamente nada e não podemos afirmar, mas houve-se por ai que na antiga Varig que tinha um monopólio e tinha uma situação financeira confortável, de certa feita eu ouvi de um mecânico, eu já parei um Jumbo 747 lotado e hoje isso não acontece mais, eu decidi que não podia var e desceram os 200 passageiros do 747, mas isso Dr. era na antiga Varig, eu perguntei se ele não queria prestar esse depoimento e ele disse: não, eu não falo. Então, é muito difícil de apurar essa circunstância, eu não posso afirmar que isso existe, eu oficialmente todos os depoimentos que colhi nos dois inquéritos, eu ouvi as tripulações da Varig, Gol, TAM, todos eles me disseram ter a mais absoluta autonomia, aliás, é uma regra pode-se se dizer oficial a autonomia e do comandante.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Nós temos uma imagem assustadora aqui no Aeroporto de Congonhas, que bem ao lado da cabeceira da pista principalmente aqui na Avenida dos Bandeirantes nós temos um prédio que foi levantado de um famoso dono de casas noturnas, o Sr. sabe em que situação está aquilo, se aquilo vai perdurar porque nós já escutamos depoimentos de pilotos que dizem que aquilo ali é um absurdo dos absurdos, uma vez que o procedimento de decolagem e aterrissagem é uma coisa muito complicada.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – Essa é uma questão segundo as informações que nós obtivemos na oportunidade, a questão de altura não teria nenhum tipo de influência, eu atravessei a pista ali uma vez para visitar os destroços e quando eu vi aquele prédio eu fiquei imaginando na minha visão de leigo que é impossível aquilo não atrapalhar, não da insegurança porque está bem na cabeceira, de toda a sorte, segundo as informações que nos da à aeronáutica que aquilo não teria nenhum tipo de influência e o prédio estaria interditado por problemas com as posturas municipais porque não teria alvará e tudo mais.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O CENIPA não queria as investigações do Ministério Público, já apresentou as conclusões.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – O CENIPA ainda não apresentou as suas conclusões finais ainda não terminou é realmente uma caixa-preta. E eu quero até deixar consignado isso, é uma questão que a sociedade civil precisa discutir de uma forma mais aberta, se por um lado é importante que o CENIPA tenha uma certa autonomia para que as tripulações envolvidas prestem depoimentos sem qualquer tipo de medo ou constrangimento de uma eventual responsabilização, por outro lado não é possível que se dê carta branca aqueles que operam no sistema aéreo para atuar sem qualquer possibilidade de punição. Então, nós teríamos que atuar até um meio termo se respeitar a autonomia dos militares nas investigações, mas é evidente que a sociedade civil não pode ser afastada em nenhuma hipótese principalmente através da Polícia Civil e do Ministério Público. Eu quero fazer um registro que em 1996 nós apuramos e tivemos grandes dificuldades porque a Polícia Civil tirou o Delegado no meio do caminho e eu praticamente fiquei sozinho com aquele inquérito até o final, porque é um inquérito policial que deve ser presidido por um Delegado do começo ao fim, desta feita pudemos contar com a Secretaria de Segurança Pública com a Polícia Civil que fez na minha visão um trabalho valoroso através do Delegado de Polícia que presidiu o inquérito.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito obrigado, nós agradecemos a V. Exa. não há necessidade de assinar, foi tudo registrado e caso a CPI venha necessitar da

contribuição de V. Exa. provavelmente iremos incomodá-lo, mas por hora solicitando o ofício de cópias das investigações, muito obrigado Dr. Mario Luiz Sarrubo.

O SR. MARIO LUIZ SARRUBO – Estou à disposição é uma honra ter participado, eu queria parabenizar o nobre Deputado e aos demais colegas aqui e aos demais Deputados pela iniciativa, porque é muito importante para a sociedade que se apure essas questões.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Nós poderíamos formular um ofício ao Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos (CENIPA) que fica em Brasília dirigido ao Brigadeiro do Ar Jorge Filho, para que ele informe se já há conclusão com relação a investigação do acidente de 17 de julho de 2007. Eu queria registrar uma resposta do CENIPA para somar com o que nos foi passado hoje dizendo que houve obstáculos na investigação e que na há conclusão de inquérito. Convidamos para vir a frente o Comandante Alex Frischmann Piloto Chefe da Companhia. Nós recebemos aqui uma petição do Escritório Leite Tosto e Barros Advogados, solicitando a substituição do Diretor de Coordenação de Aeroportos da TAM o Sr. Gilberto Luis Melo, quem subscreveu o pedido foi justamente a Dra. Patrícia Sales de Oliveira e o Dr. Eduardo Nobre e nós entendemos juntamente com a comissão que seria bastante proveitosa a substituição, uma vez que se trata do Piloto Chefe da Companhia que tem conhecimentos específicos. Então, nós nos sentimos honrados com a presença do representante do Escritório Leite Tosto e Barros que é o Dr. Eduardo, aqui os representantes da Ordem dos Advogados do Brasil sempre são tratados com muita deferência e é uma homenagem sobretudo ao direito de defesa embora aqui não exista ainda uma acusação, mas ele tem direito de ser acompanhado por um profissional do direito. Doutor Alex Frischmann V. S.a foi convocado para comparecer perante essa Comissão Parlamentar de Inquérito, ela foi constituída pelo Ato nº61/09 pelo Presidente da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, com a finalidade de investigar o possível e recorrente descumprimento dos direitos dos usuários dos transportes aéreos no âmbito do Estado de São Paulo. Cumpre nos adverti-lo nos termos da Lei de que conforme preceitua as normas constitucionais e infraconstitucionais aplicáveis especialmente as contidas na Constituição do Estado de São Paulo no artigo 13 parágrafo 2º, no código de processo penal, nº213 e 218 na Lei Estadual nº11.124/10/4/2002 no seu artigo nº3 e V. Sa. Como testemunha deve dizer a verdade, está sob o compromisso de dizer a verdade, não pode conseqüentemente fazer afirmações falsas, calar a verdade ou negar a verdade a respeito dos fatos de seu conhecimento, tais condutas poderão configurar a prática de ilícitos penais. Então, eu quero tomar aqui o compromisso do Sr. que vem dizer a verdade.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Eu assumo o compromisso de dizer a verdade perante essa comissão.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Vamos dar início ao depoimento, eu vou fazer algumas perguntas e os Deputados também estejam à vontade. O objetivo desta Comissão Parlamentar de Inquérito é apurar as condições de segurança das aeronaves e também a condição de atendimento nos aeroportos e o objetivo é informar a população, ao público consumidor em que tipo de aeronave que ela está entrando. Então, o senhor tem aqui a responsabilidade de fazer ver toda a visão da companhia a posição da companhia a respeito dessas questões que estão sendo colocadas.

Senhor Alex, nós recebemos aqui um ofício da Agência Nacional de Aviação Civil, com o objetivo de estabelecer operações seguras no Aeroporto de Congonhas. Foi determinada a proibição de pouso de aviões com o reverso travado, porque isso, porque foi determinada a proibição de pouso de aviões com o reverso travado?.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Houve a emissão no começo de 2008 de uma IAC se não me engano a nº1301 que regulamenta as operações exclusivas das aeronaves de transporte aéreo público comercial especificamente no Aeroporto de Congonhas. O motivo que levou a Agência definir as condições mínimas aceitáveis para se despachar ou para se operar uma aviação comercial em Congonhas nós não temos acesso, eu não saberia dizer por que eles dizem que é obrigatória a utilização de todos os reversores operantes que é uma das condições hoje para a operação de aeronaves comerciais em Congonhas.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Senhor Alex, a testemunha depõe sempre sobre fatos objetivos, a testemunha não opina, mas o Sr. está aqui como um técnico então, em alguns momentos eu vou recorrer a apreciações subjetivas que o Sr. não é obrigado a tecer, mas se o Sr. tecer vai colaborar com a apuração dos fatos a visão sua com a sua experiência. Então, uma pergunta que o Sr. não está obrigado a responder, mas se o fizer muito nos ajudará. Na sua opinião como técnico, como comandante chefe da aviação da TAM esta proibição de pouso com o reverso travado ajuda ou é indiferente?.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Falando do ponto de vista técnico como operador de aeronave, como um piloto em minha opinião é indiferente. Eu já operei com o reverso indisponível em outras localidades, a performance e o comportamento do manuseio desse avião é indiferente, tanto assim que os manuais de performance, ou seja, todos os nossos processos decisórios são tomados em cima de manuais e de documentos que nos dizem exatamente o que é possível e o que não é possível, não há subjetividade na operação do avião nós precisamos ter conhecimento ou como eu costumo dizer na dúvida paras-se tudo, esses manuais permitem operações com condições mesmo como, por exemplo, para a decolagem e pouso com a pista molhada ou seca o reverso não é fator contribuinte, não é computado aliás nos dimensionamentos para essa pista, ele entra em casos de pistas contaminadas quando as condições são muito além de uma chuva, por exemplo, porque são minúcias técnicas de quanta chuva, neve ou de quanto o contaminante esta sobre essa pista, porém o reverso é considerado um elemento adicional na parada da aeronave principalmente porque ele tecnicamente falando ele economiza freio, nós temos os freios automáticos e com a utilização de um reverso demandasse menos os freios, a distância de parada tecnicamente e a mesma no caso de uma pista seca.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quando se fala em reverso travado, está se falando em dois reversos um de cada lado ou é um aparelho só, como é o funcionamento dentro da aeronave são dois reversos um de cada lado da turbina ou é um reverso só que atua.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Seria um dispositivo reversor do empuxo que é o nome técnico para cada motor instalado, pode ser uma aeronave com dois motores, quatro motores, três motores e normalmente em cada motor existe uma unidade reversora de empuxo.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quando o Sr. fala que é indiferente inclusive que todos os reversos estejam travados ou o Sr. se refere a um reverso e os outros operantes ou não, é possível pousar mesmo com todos os reversos inoperantes.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Eu digo por que a minha experiência ter sido sempre em aviões com dois motores, nunca voei em um avião com mais de dois motores, quando se fala um reverso inoperante considera-se para fins de despacho todos inoperantes, porque se você está decolando com reversos desativados você não sabe se por acaso vai ter alguma anormalidade e em qual motor aconteceria essa anormalidade. Então, por questões de

segurança não se computa se um está inoperante, ambos estão inoperantes, só para fins de computo de desempenho.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Imaginando que um avião está operando com o reverso travado, ele não tem o reverso quando ele vai pousar qual é o mecanismo que aciona a frenagem para a redução de velocidade.

O SR. ALEX FRISCHMANN – São os próprios freios da aeronave.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Onde se encontram esses freios é um sistema só, cada um desses sistemas está em cada lado das turbinas, como funciona isso.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Na verdade fazendo uma comparação semelhante a um carro é semelhante exatamente nas rodas do avião, são conjuntos de freios e são logicamente muito mais robustos no que o equivalente automotivo, porém a frenagem é feita por lá e ela pode ser iniciada ou comandada automaticamente ou pode ser comandada manualmente o piloto tem toda a condição em qualquer tipo de avião seja, Airbus, Boeing, Embraer ele tem condições de ter comando manual sobre esses freios, na verdade o que nós dizíamos no jargão entre pilotos, o que para a aeronave é freio.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Nós tivemos no Aeroporto de Congonhas a alguns anos atrás com o avião da Transbrasil que ainda operava e que sofreu durante o procedimento de pouso um fenômeno chamado de aquaplanagem e ele deslizou e quase saiu da pista, a aquaplanagem ela é mais suscetível de influenciar uma derrapagem, um deslizamento quando os freios estão operantes, o reverso ele tem condições de evitar uma aquaplanagem no procedimento de deslizamento ou derrapagem na pista.

O SR. ALEX FRISCHMANN – A aquaplanagem acontece quando a pista está contaminada, quando ela está muito além de estar simplesmente molhada. Esse caso da Transbrasil eu não conheço os detalhes, mas a aquaplanagem pode sim contribuir para um deslizamento, para uma derrapagem e o reverso pode ajudar um pouco na parada, mas nos aviões modernos de hoje a eficiência dos reversos por ser aerodinâmico eles são muito baixos na comparação de um freio propriamente dito. A eficiência dos reversos por ser um reversor do fluxo dos aviões hoje que são turbinas de grandes dimensões ele reverte praticamente só de 15% a 20% no máximo 25% dessa tração máxima que ele possível gerar. Então, ele reverte no máximo 20% do fluxo de ar para a frente então, o freio é um colchão de ar que se monta a frente de cada turbina.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O freio ele é mais eficiente do que o reverso.

O SR. ALEX FRISCHMANN – O freio está justamente nas rodas que está em contato físico ou atrito propriamente dito com a superfície.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Vamos retornar ao dia 17 de julho de 2007, o avião está pousando no Aeroporto de Congonhas num dia de chuva com o reverso inoperante, portanto, ele vai depender exclusivamente do sistema de frenagem. Qual é o procedimento de posicionamento dos manetes no momento em que ele vai fazer esse pouso.

O SR. ALEX FRISCHMANN – O piloto conduz a aproximação com as manetes em uma posição pré determinada durante a decolagem e o vôo todo, quando o piloto está praticamente tocando na pista ele retarda essas duas alavancas até um batente, é um batente físico, ele retarda reduz a potência para a potência de marcha lenta e toca o avião na pista, uma vez que ele tenha certeza desse contato na pista ele pode comandar os reversos que destrava e trás ambas as manetes para a posição máxima revertendo o fluxo. Lembrando que existem muitas dúvidas o reverso ele não reverte a rotação do motor, ele simplesmente fecha uma saída na trazeira do motor e o motor volta a acelerar e parte desse fluxo e direcionado para a frente do avião ao contrário do movimento.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – No momento em que a aeronave está pousando qual é a posição que deve ser colocada das manetes prestes a tocar no chão.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Retarda-se para a posição de marcha lenta todos os motores.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Se o reverso estiver inoperante e a mesma posição.

O SR. ALEX FRISCHMANN – É a mesma posição que é a posição normal.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Ambos para trás, no caso segundo a perícia esta apontando na hipótese do acidente ou no caso do acidente, o piloto reverteu no momento em que ele pousou, ele retrocedeu a manete de uma das turbinas e manteve a outra no que seria uma posição neutra. Porque que ele teria feito isso, qual é o procedimento e se isso é procedimento do manual ou não é ou o que o teria levado a fazer assim.

O SR. ALEX FRISCHMANN – É muito importante realçar esse detalhe que as informações são oriundas da suposta degravação da caixa-preta e eu não poderia afirmar que o piloto deixou a manete ou não, existe sim a gravação desses dados, que eu também gostaria de deixar claro que eu como chefe de equipamento na época do acidente obtive essas informações na Internet, porque até hoje essas informações não vieram a nós porque ainda se encontra em investigação, essas informações são contidas em confidencialidade no exercício da investigação do órgão CENIPA. Pela leitura dos dados gravados o ângulo da manete, ou seja, uma manete estava reduzida e a outra ficou um pouco abaixo da posição de vôo, mas isso é uma gravação, mas eu não poderia dizer e afirmar a todos os Srs. e as Sras. que o piloto deixou e isso somente as investigações poderão concluir exatamente ou não. Nesta condição eu não saberia dizer porque que o sinal gravado na caixa-preta mostrava uma manete reduzida e a outra na posição próxima a posição de vôo normal.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Qual é a orientação da companhia ou do fabricante nestas hipóteses: com o reverso operante e com o reverso inoperante ambas as manetes são colocadas para trás é essa a orientação sempre?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Correto.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Cada manete diz respeito a uma das turbinas laterais do motor. Qual é o raciocínio que levaria o piloto, existe alguma lógica no raciocínio de se neutralizar a manete do motor em que o reverso esta inoperante, o Sr. disse que é um reverso em cada motor. Então, aquele motor está com o reverso inoperante. Qual é a lógica de se colocar aquilo numa posição neutra, o que teria motivado esse raciocínio do piloto de acordo com a lógica da aviação.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Isso foi realmente o que aconteceu, mas ainda nós não sabemos, mas não haveria uma explicação lógica para isso, porque o procedimento é sim-

ples e claro, você retarda ambas no caso do Airbus são dois motores, ambas as manetes e se reverte ambos os motores mesmo tendo um deles desativado.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O dialogo da caixa-preta, pelo menos o que chegou ao conhecimento do domínio público pela imprensa, mostra uma perplexidade do comandante e do co-piloto quanto ao que estava ocorrendo inclusive a última frase ele fala: parou, quer dizer, atravessou a pista inteira. Então, estava claro que a aeronave estava acelerando e ele não tinha conhecimento da razão pela qual havia essa aceleração. Eu queria que o Sr. comentasse isso, o que pode ter acontecido ele colocou ou a manete pode ter ido para a posição de aceleração, uma frenando e a outra acelerando em uma posição quase que decolagem.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Pelos dados degravados da caixa presta mostra essa diferença que é chamado de assimetria, mostra essa diferença no ângulo de uma manete e no ângulo se eu não me engano do motor esquerdo reduzida na marcha lenta e o motor direito estava fora da posição que deveria estar para efetuar o pouso, o que gerou isso eu não saberia dizer, isso gera algumas conseqüências, se isso foi fato isso gera algumas conseqüências, ou seja, se o piloto esqueceu a manete ou se houve uma falha mecânica na aeronave, gera uma seqüência de eventos no sistema que inibiu-se a função dos freios automáticos e a abertura dos chamados spoolers, que são os painéis, são as latas que abrem na asa assim que o avião pouso. Voltando ao início do depoimento e falando sobre a eficiência advêm mesmo dos freios, das rodas e lembrando que aquelas latas que se abrem elas servem justamente para perturbar a aerodinâmica na asa, que a asa é o que gera força contrária a gravidade ela faz o avião voar, como você pouso ainda com um pouco de energia a abertura dessas latas faz com que o avião sente, ou seja, destrói o residual de sustentação e o avião tenha peso sobre as rodas, esse peso sobre as rodas influencia significativamente, para não dizer, em muito os freios e por ter essa assimetria que pode ser observada nessa degravação, eu realmente não sei dizer o porque disso, os spoolers não abriam e o avião não sentou sobre as rodas e isso foi o que gerou os comentários, inclusive nós temos uma terminologia chamada calautes o que está pilotando e o que está monitorando informa para quem está operando o que está acontecendo e ele fala: spoolers nada e isso eu lembro até hoje dessa frase que se eu não me engano consta na degravação que apareceu na mídia de voz, o spoolers nada e ai o tempo exíguo o que está acontecendo.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O fabricante da Airbus não disponibiliza algum tipo de alarme para que ainda num tempo exíguo, um alarme sonoro que torne até ensurdecedor a presença dentro da cabine, alguma coisa que chame atenção para que o piloto e o co-piloto percebam que a aeronave está em aceleração e o que ele deve fazer, por exemplo, manete na posição de aceleração existe algum tipo de alarme ou dispositivo que possa auxiliar o piloto nesse momento.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Existe um alarme básico que vem com todo Airbus que é uma voz que quando você está praticamente encostando no chão ele fala: retarde! retarde! que é um lembrete para você retardar as manetes. Depois de acidente soubemos que existe um software de alerta o H2F3 que realmente está relacionado única e exclusivamente um desses itens do upgrade desse software com uma assimetria de manetes justamente no pouso. Então, existe esse alerta além do retarde, existe um outro alerta realmente mais assertivo inclusive com audiovisual, uma luz vermelha que pisca com mensagem no painel e voz também.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Porque esse alerta já não constava das aeronaves da Airbus.?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Esse alerta foi incluído num pacote de melhorias da parte eletrônica, só que em nenhum momento o boletim que foi enviado às empresas aéreas e a TAM especialmente ele mencionava que era um item relacionado com segurança de vôo, era um boletim de melhorias da parte eletrônica em geral da parte de entretenimento e da parte de um receptor para instrumentos de aproximação chamado ILS que existe em alguns modelos mais antigos.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – A Airbus não havia comunicado a TAM da existência deste alerta.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Atualmente as aeronaves Airbus da TAM dispõe desse software.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Tão logo soubemos que esse item era um item de segurança de vôo ele foi implementado em toda a frota não só do A320, mas de todos os Airbus da empresa.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu queria que o Sr. comentasse essa questão envolvendo o acidente com o avião da Air France, com os pitot, que aparelho é esse, ele é externo, qual é a sua fragilidade e no que ele compromete o plano de vôo e a aceleração, eu queria que o Sr. comentasse sobre o pitot e qual e a possível relação, embora estejamos num plano hipotético, com o acidente da Air France. Porque Air France se estamos falando da TAM, porque envolve um Airbus que são aeronaves que a companhia tem.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Primeiramente o acidente da Air France sofreu um impacto muito grande mundial na indústria como um todo, não só a sociedade os usuários, mas também os fabricantes estão realmente sem saber o que aconteceu, só há especulações infelizmente pelo o que eu pude ler através da mídia um pouco mais de 10% da aeronave foi recolhida somente em superfície do oceano, a famosa caixa-preta se encontra no fundo do oceano e até agora eu não sei se haverá esforços principalmente da comunidade europeia de um trabalho para resgatar a caixa-preta.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O avião da TAM o Airbus estava na frente desse avião da Air France ele fez o mesmo trajeto e entrou na mesma turbulência ou ele fez um desvio para sair da turbulência.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Se eu não me engano, eu não posso precisar exatamente na mesma rota subindo seria um avião nosso que estava na mesma rota voltando da Europa, ele passou cerca de duas horas e pouco depois do suposto horário do acidente, mas foi feito desvios da região sim.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, duas horas após pode ter havido uma mudança no quadro de turbulência.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Pode, porque havia uma linha de instabilidade.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – As informações que chegam e que havia um avião da Companhia Lufthansa que desviou quase 200 milhas dos que estavam

na frente e o avião da TAM que estava na frente e não está a informação se esse avião indo para a Europa passou pela turbulência ou fez também um desvio o Sr. poderia enviar essa informação.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Está à disposição da Casa e nós vamos levantar essa informação, mas houve desvio sim de dois aviões nossos com um Airbus que voltava da Europa, se eu não me engano voltava de Madri e ele efetuou desvios significativos e um Boeing 777 vindo de Londres também efetuou os mesmos desvios. Eu só não posso precisar em que hora ele passou pelo suposto acidente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Até que ponto uma turbulência ou uma tempestade ela pode influenciar o funcionamento destes pitot e qual é o prazo em que eles tem que ser renovados para que isso não esteja comprometido, a fabricante Airbus fez alguma comunicação a TAM.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Imediatamente como todos puderam observar após o acidente houve uma manifestação de grande sonoridade do Sindicato dos Pilotos Franceses e todos os operadores de Airbus no mundo europeus, americanos, asiáticos demonstraram o que está acontecendo de o mínimo de informação que apareceu que o Air France mandou antes de cair no mar, esse mínimo de informação tem alguma correlação, não tem. Então, por conservadorismo isso a indústria toda de operadores de Airbus do A330 nós mudamos esses pitot por uma versão um pouco mais moderna, era o Tales modelo AA e passamos para um modelo chamado Tales do fabricante Frances modelo BA. Se a Casa me permite uma rápida explicação sobre o pitot que eu acabei não respondendo a pergunta, todas as pessoas que puderem ver o nariz de um avião, vão ver uns tubos voltados para a frente, normalmente são três ou quatro tubos dependendo do modelo do fabricante, esse tubo nada mais é do que um coletor do vento que passa pelo avião que vai para um sensor e ele mede a densidade e a pressão do vento e da em uma escala chamada de velocímetro. Então, é o velocímetro do avião em função do avião em relação ao vento que passa por ele, diferentemente do carro que é em relação ao chão que passa sobre as rodas, em relação ao avião por voar obviamente ele pega essa pressão e traduz em velocidade e toda a pilotagem gira em torno desses valores, o pitot quando passando por turbulência na verdade ele sofre variações de pressão, mas nada que signifique uma perda de controle, uma perda mesmo das leituras o que está se supondo, porém não existem provas ainda por não se ter dados sobre o acidente do Air France é que talvez tenha tido uma obstrução severa desses pitot uma obstrução essa que não é prevista em altitude, o modelo que nós trocamos e os demais operadores mundiais trocaram de um modelo do AA pelo modelo BA era um modelo que tinha uma melhoria para drenagem de água para baixa altura, é um caso que eu não sei dizer em que empresa aconteceu de um avião que teve uma variação de velocidade ocorrida na corrida da decolagem por uma chuva muito forte. Então, muita água entrava e essa água não drenava ela acabou obstruindo parcialmente, essa melhoria era única e exclusivamente para isso, porém ela não tem correlação em altitude por uma obstrução de gelo severa ou uma turbulência muito severa, por isso que até hoje não se sabe se tem algum fator contribuinte esses exclusivos do pitot e por conservadorismo não sabemos o que aconteceu a indústria trocou esses pitot.

O SR. ALEX MANENTE – PPS – Eu queria ampliar a questão sobre turbulência, semanas antes do acidente da Air France teve um problema em um voo dos Estados Unidos para cá em Cumbica da TAM envolvendo uma questão de turbulência, já próximo aqui ao Aeroporto de Cumbica, se tem relação e se existe a empresa aérea verifica se existe uma mudança climática e uma piora na questão da turbulência, ou se foi apenas uma coincidência que ocorreu naquele fato do voo se eu não me engano de Miami para São Paulo.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Realmente tivemos um caso que foi classificado como um acidente, para diferenciar acidentes de incidentes, incidentes é quando você tem um mau resultado, um problema envolvendo uma aeronave com intenção de voo ela pode estar se movimentando no chão até durante o voo, porém não há consequência significativa, o acidente foi considerado de tal forma porque tiveram passageiros e alguns tripulantes que se machucaram então, foi considerado como acidente e por ser acidente está sob a investigação do órgão da Agência CENIPA e a TAM não tem acesso a evolução dessas investigações, mas eu acredito que sejam uma coincidência porque não há correlação com o caso do Air France, pelo o que eu pude conversar com o piloto por conta própria ele estava com a operação do radar dele e tinha pequenas formações, ele desviou dessas formações e teve essa turbulência muito forte a média altura.

O SR. CAMILO GAVA – PV – O Senhor disse que esse acidente que aconteceu com o avião da TAM ele está sendo investigado pelo CENIPA, mas vocês não fazem uma investigação interna para apurar o que aconteceu.?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Nós obtivemos os relatórios dos pilotos, porém existe uma instrução do Ministério da Aeronáutica que diz que todas as investigações são única e exclusivamente de responsabilidade do CENIPA. Inclusive muitos dados que eles talvez tenham coletado não temos acesso então, não temos como investigar se não temos acesso aos dados relevantes aos fatos.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Até para o controle da empresa vocês não fazem uma auditoria.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Os fatos todos estão nas mãos do CENIPA.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu recebi um relato de passageiro que teve 50 minutos de turbulência para o sul com raios caindo seguidamente sobre a aeronave.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Eu posso dizer por essa semana pela tempestade que assolou São Paulo e destruiu praticamente o Estado de Santa Catarina infelizmente, uma tempestade de grandes proporções que não é típico da época, a época de chuva e a transição para a primavera e tem épocas em que começam as passagens das frentes que são um pouco mais frequentes, vem acompanhada de chuvas a frente é um limite físico entre duas massas de ar com características diferentes e quando têm as diferenças você tem os atritos, porém essa época do ano a tempestade que assolou São Paulo na última terça-feira foi muito violenta. Então, eu não poderia dizer a ninguém tecnicamente eu não tenho conhecimento profundo em meteorologia para dizer que o mundo está mudando. Existem os comentários de aquecimento global, porém é um interesse solitário.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Nós não conseguimos prever essas mudanças, se o mundo está mudando com mudanças climáticas ou não essa é uma possibilidade, mas a companhia pode se precaver para enfrentar essas possíveis mudanças. Então, novamente eu indago tem o cunho subjetivo, mas eu queria solicitar muito mais aqui como um perito do que como uma testemunha, o Sr. não está depondo sobre fatos, está depondo sobre condições técnicas. A existência de um tubo aberto a 10 mil metros de altura ou a 11 mil metros de altura quando está sujeitos a qualquer tipo de fenômeno, um tubo aberto, portanto, que draga e é passível de ser entupido e isso alterar o plano de voo. Isso não expõe, não fragiliza o equipamento da Airbus ao manter um dispositivo cujo funcionamento

depende de forças naturais e pode haver nuvens muito condensadas a existência de gelo, chuva de granizo. Então, qual é a sua avaliação com relação a isso que pode ser feito para minimizar e já na seqüência os radares da aeronave não são capazes de detectar, por exemplo, a formação de nuvens CB que chegue em altura até esses 10 mil metros, portanto, não são passíveis de serem desviadas, ou o radar não detecta isso, até que ponto é detectado é necessário o controle de tráfego aéreo de radares em terra o da aeronave não consegue. Uma avaliação geral sobre a prevenção disso e as consequências para o pitot.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Perfeitamente, respondendo a primeira parte do questionamento. Os tubos de pitot por serem justamente expostos ao meio externo as variações de temperatura ele sai de uma pista que está a 30 graus e vai var em um ambiente que está a menos 60 graus com turbulências, formação de gelo, granizo etc. Ele possui a certificação justamente de resistência a essas condições, o certificado não é uma certificação dependente da Airbus os critérios não vem dela, vem da indústria da mesma forma que ela homologa o avião na Europa ela é obrigada a se conformar com os requisitos nos Estados Unidos e outros órgãos que existem inclusive a ANAC tem os critérios de certificação também, ele é protegido ele é aquecido, possui aquecimento para evitar o congelamento, ele possui drenagem para esse volume de água e principalmente se por algum motivo, ou seja, há essa obstrução não se depende somente de um por isso é que se tem vários, uma característica exclusiva de um avião é a redundância, ele possui daquele sistema mais sistemas semelhantes aos que são capazes de substituí-lo no caso de sua inoperância por algum motivo. Então, é isso que torna a aviação segura é a sua redundância, nós temos quatro pitot e tem as tomadas estáticas que são furinhos que ficam na superfície da fuselagem, por algum motivo se existe uma obstrução ou uma combinação de obstruções sempre vai ter redundância que permita você ter essas informações necessárias para a condução segura do voo. Os radares hoje são bem modernos se comparados a radares de 20, 30 anos atrás, eles são bem sensíveis nas nuvens que o Sr. comentou que são cúmulos nimbo e os radares possuem sim condições de ver inclusive com larga distância antecipar, o que não é possível até hoje é você visualizar com radares turbulência de céu claro com céu azul maravilhoso, porém temos rios de vento visíveis a você exceto por repórter anteriores, por boletins meteorológicos, mapeamentos meteorológicos que você tem acesso antes do voo ou radar simplesmente nesse céu claro ele não tem condição.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O Senhor é um piloto experiente há quanto tempo o Sr. está nessa profissão.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Desde 1985.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O Senhor já deve ter pilotado inúmeras aeronaves Boeing e Airbus e inúmeros pilotos oriundos da Varig da própria TAM dizem que o Boeing é uma aeronave mais confiável do que o Airbus, uma vez que a tecnologia sofisticada do Airbus torna o piloto praticamente um refém da aeronave e tivemos vários incidentes sim envolvendo o Airbus, um numa companhia aérea de Moscou uma companhia que teve uma série de problemas e estava começando a se recuperar a Aeroflot, está certo que ai é o cumulo da imprudência, mas colocou o filho para brincar no manche, apenas para ele segurar o manche que estava no piloto automático e pela característica da aeronave Airbus o simples toque já desativa o piloto automático, por exemplo, numa cabine do Boeing soaria um alarme ensurdecedor e no Airbus apenas acende uma luz, quando o próprio comandante se deu conta o avião já estava torto e praticamente impossível de ser controlado e ele foi direto provocando uma tragédia terrível, em outras ocasiões nós temos aqui vários relatos de números de aviões da Airbus. Depois eu vou fazer um apanhado rápido aqui, talvez nós vamos necessitar interromper o depoimento de V. Sa. para solicitar de maneira técnica inúmeras perguntas que nós devemos fazer por ofício e depois aborrecê-lo de trazê-lo mais uma vez aqui, mas é muito importante tanto que quando os advogados solicitaram a substituição diante nós achamos excelente a providência, o intuito não é fazer pegadinha e nem apertar ninguém, mas esclarecer a população de fatos que realmente os membros da CPI estão muito preocupados. Então, a aeronave Airbus é uma aeronave tão segura quanto o Boeing, primeiro lugar concepção da Airbus. A TAM possui tecnologia capaz de fazer a manutenção destas aeronaves, de que maneira as peças são compostas porque a Airbus cada hora apresenta uma novidade um incidente novo e como a aviação é experimentação, conhecimento empírico nós vamos aprendendo com os sucessivos incidentes, o que assusta é quais são os próximos até que se tenha conhecimento total. Eu queria que o Sr. fizesse um comentário sobre o equipamento Airbus.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Então, eu gostaria de dizer que sim a ambas as perguntas, o avião é seguro e a sua manutenção e a sua condução sim é segura. O Airbus ele não tem nada de excepcional comparado ao concorrente dele o Boeing. O Boeing é uma aeronave que hoje os novos Boeing estão sim com um alto grau de automatismo porque eles tem uma filosofia de desenho da máquina com as suas características, o Airbus possui no caso do acidente que o Sr. mencionou o russo era um Airbus 300 antigo igual ao que a Vasp operava antigamente e ele não tem o grau de automatismo que tem os atuais o 320 e o 330, o Airbus mesmo os atuais se desacoplar o piloto automático você tem que apertar um botão, não adianta só encostar que ele não desaclopa você tem que apertar intencionalmente e existe um alarme bem intenso que ele berra na sua cabeça para alertar os pilotos que o automatismo do avião foi desconectado e que o piloto o piloto ou restaure esse automatismo a aeronave tem o seu grau de tecnologia embarcada muito grande é um avião automatizado, bastante automatizado, só que é um avião que já tem essa tecnologia embarcada desde o início dos anos 80, quando voou o Airbus 320 pela primeira vez, se não me engano em 1980 ou 1981, e o treinamento do piloto para com esse avião é sim voltado para essas características. Então, temos sim a formatação do piloto que o treinamento nada mais é do que condicioná-lo em três aspectos: na capacidade de conhecer os seus sistemas, ter capacidade de gerenciá-los e principalmente nunca esquecer que quando o automatismo não faz o que você quer, você tem sim condições de pilotá-lo como qualquer outro avião, você desacopla e você voa porque as manetes porque normalmente elas ficam paradas, se você tirar o acelerador automático ele fica na manete convencional.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O piloto da TAM está habituado a pilotar um Airbus, todos os cursos de formação de pilotos tomaram por base o Boeing que era a nave existente. Como está sendo feita esta adaptação a pilotagem do Airbus.?

O SR. ALEX FRISCHMANN – O treinamento é voltado e orientado pelo fabricante, ele recomenda um pacote de treinamento o que são os itens necessários para se preparar um piloto para voas um Airbus a TAM adota isso, inclusive com o seu próprio conhecimento porque nós temos a nossa formatação que é bem mais conservadora e ela é bem mais completa, vamos dizer assim, para voar Airbus especificamente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Os Airbus da TAM nós temos 132 aviões na frota. Qual é o percentual que tem mais de 10 anos porque nós recebemos várias informações de que são adquiridas aeronaves de companhias do Vietnam que não é um país que tem tradição em segurança em transporte aéreo e depois a TAM da uma remodelada e deixa a aeronave com uma aparência melhor, mas são aeronaves antigas e muitas vezes já portadoras de defeitos por isso que foram alienadas e a TAM recebe essas aeronaves o resto é uma questão de marketing, eu estou procurando posicionar aquilo que a gente

ouve. Então, eu queria que o Sr. fizesse esse comentário informando qual é a idade média da frota.

O SR. ALEX MANENTE – PPS – Porque da opção da TAM pela compra de frota da Airbus?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Eu não poderia precisar exatamente a idade média da frota porque eu não tenho esse número nesse momento, mas temos poucos aviões com mais de 10 anos de idade, temos os aviões que o Sr. deve ter ouvido falar que vieram da South African, mas uma vez se não me engano numa faixa de 13 à 15 anos de idade e estão sendo desativados justamente por questões de modernização da frota que é uma política da empresa de ter frota moderna e frota moderna principalmente é interessante não só no exercício do trabalho no transporte aéreo, mas nas economias que advêm. Nós temos aviões que vieram da South African que é uma empresa conceituada, eles têm na faixa de 13, 14 anos e já estão na TAM há algum tempo e vão ser desativados na troca por navas mais modernas.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Qual é o percentual dessas aeronaves que tem esse tempo o Sr. tem essa informação.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Eu não tenho eu posso ver e depois repassar para esta Casa.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputado Camilo, Deputado Alex. A CPI analisa vários aspectos, mas no que diz respeito ao aspecto segurança no transporte aéreo nos preocupa particularmente os passageiros que embarcam diariamente nas companhias que trafegam no vôo doméstico aqui e fazem vôos internacionais, partem de aeroportos do Estado de São Paulo e se eles estão entrando numa aeronave ultrapassada, antiga, que não está funcionando adequadamente, com pilotos que estão no nível de estresse muito grande porque são obrigados a dobrar jornadas, não tem treinamento específico para comandar o Airbus. Eu penso que nós estamos aqui formulando perguntas, é claro que o depoente está sendo preciso e muito Cooperativo o Sr. inclusive está de parabéns pela maneira como tem se procedido, mas eu penso que seria de maior utilidade, primeiro nós temos que prorrogar os trabalhos da CPI porque não vai dar tempo, tem muita coisa para ser ouvida. Talvez fosse de maior utilidade nós nos prepararmos para fazermos uma visita no principal centro de revisão da TAM de manutenção que fica em São Carlos. O Senhor tem o conhecimento que muita gente não gosta do Airbus ou não.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Que optam pelo Boeing 777 para fazer vôos internacionais.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Na verdade não tem essa opção, porque tem uma lista e a gente respeita a seriedade e onde a abre a vaga na viagem internacional pode ser A330 ou o Boeing 777.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O Senhor se pudesse optar pela compra escolheria qual.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Eu gostaria muito do Airbus.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Me surpreenderia o Sr. na TAM se dissesse o contrário aqui. Em dezembro de 2007, o depoimento é muito rico é muito importante eu preciso do Sr. aqui outras vezes na CPI, nós precisamos visitar o centro de manutenção de São Carlos e levamos essa questão a fundo, eu não recebi a TAM não me informou a média de idade das aeronaves e está me faltando essa informação, quais são as aeronaves ela me informou, mas a idade de cada uma não informou. Então, em dezembro de 2007 logo após o acidente de julho um avião da TAM saiu de Fortaleza e misteriosamente ele despencou de 33 para 21 mil pés. O Senhor tem conhecimento deste incidente que ocorreu e havia até uma vidente dizendo que haveria outro acidente com a TAM ainda naquele ano, curiosamente esse avião despencou 10 mil pés que são quase quatro mil metros. O Senhor ficou sabendo disso, foi registrado esse incidente.

O SR. ALEX FRISCHMANN – O que aconteceu foi que infelizmente um caso grave de indisciplina operacional, um esquecimento por parte do piloto de ligar as bombas de combustível. Então, na partida ele deu a partida normalmente além das bombas elétricas o motor tem a sua própria bomba mecânica igual a um carro, ele foi subindo em potência máxima e chupando esse combustível por isso não aconteceu nada, quando ele nivelou que o avião reduziu um pouco essa potência por estar com as bombas elétricas desligadas faltou combustível e houve um apagamento dos motores, isso foi investigado pela própria empresa e chegou-se a conclusão de que foi indisciplina operacional por parte do co-piloto que ele foi negligente na preparação da cabine.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu estou vendo aqui a capacitação técnica do depoente que é indiscutível e eu vou preparar algumas novas perguntas específicas para fazer. O Senhor deve sempre se portar dessa maneira, ou seja, falar aquilo que é verdade técnica e emitir a sua opinião de especialista com sinceridade. Nós vamos dar por encerrados os trabalhos nesta primeira bateria de perguntas porque eu tenho outras a formular. Nós gostaríamos de convidar V. Sa. a comparecer novamente fazendo um contato via telefone e gostaríamos também de marcar uma visita no centro de treinamento. Aqui ninguém deseja fazer guerra contra qualquer companhia, pelo contrário, é uma companhia brasileira é uma companhia paulista e não temos nada contra a essa ou aquela companhia, mas queremos realmente poder informar detalhadamente ao usuário do transporte aéreo aonde que ele está trafegando. Então, eu vou agradecer nós temos alguns pedidos a formular e posteriormente nós vamos deliberar a prorrogação da CPI.

Estão encerrados os trabalhos desta sessão. Muito obrigado.

ANEXO 3

17 de setembro de 2009 — Oitiva do Dr. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA, Superintendente do Aeroporto Internacional de Guarulhos, e do Dr. CARLOS HAROLDO NOVAK, Superintendente do Aeroporto de Congonhas (transcrição realizada pela empresa BK Consultoria e Serviços Ltda.)

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Em que pese a ausência dos Deputados Eli Correia Filho do Partido Democratas, Otoniel Lima, PTB, Marco Porta, PSB, Camilo Gava, PV, Carlos Giannazi, PSOL. A presença dos Deputados Rodolfo Costa e Silva, PSDB, Vicente Candido, PT, Alex Manente, PPS, mais a Presidência deste Deputado, em respeito às autoridades que aqui vieram, o Superintendente do Aeroporto Internacional de Guarulhos, Dr. Jaime Henrique Caldas Parreira, Dr. Carlos Haroldo Novais, Superintendente do Aeroporto de Congonhas.

Convidar ambos, iniciando por Dr. Jaime Henrique Caldas Parreira, V. Sa. por gentileza, nos dê a honra de se aproximar e ocupar a cadeira ao lado da Presidência.

Dr. Jaime, o Senhor aqui veio por sugestão do Deputado Vicente Candido, para fornecer a esta Comissão Parlamentar de Inquérito, subsídios técnicos para a nossa apuração. Então, eu vou inicialmente, talvez abrir a palavra ao Deputado Vicente Candido para que formule as suas indagações, as suas dúvidas para que a gente possa dar início.

Muito obrigado pelo seu comparecimento, um bom dia! Fique a vontade.

O SR. VICENTE CANDIDO – PT – Bom dia aos Senhores. Deputados, Assessores, Dr. Jaime, obrigado pela disposição. Sei que o senhor adiou viagem para estar presente hoje, para dar as informações aqui para a CPI.

A CPI tem trabalhado com duas frentes, uma é o Direito do Consumidor e a outra é a infraestrutura dos aeroportos, das próprias empresas para que possa ocorrer esse atendimento ao consumidor.

A CPI teve a motivação no período do chamado Caos Aéreo, dos acidentes aéreos que tivemos em que pese isso (ininteligível), mas continua na pauta porque o Brasil é carente em investimentos em infraestrutura aeroportuária, o Estado de São Paulo também. Aqui se divide muito as competências porque, o senhor vai dizer aí que não, mas têm aí três, ou quatro aeroportos de jurisdição federal e o restante, 31 aeroportos de competência, administrado pelo Estado.

Está na pauta todo um plano de investimento, necessidades ditas pela Imprensa, pelos Governos, a preparação para receber a Copa do Mundo, o estrangulamento de vários aeroportos, os problemas de obras, os Tribunais de Contas, no caso do senhor mais especificamente, que é a chamada Terceira Pista do Aeroporto de Guarulhos.

Então, eu estava querendo que o senhor discorresse inicialmente dos problemas, as soluções o que está em vista, o que está ocorrendo nesse momento, se já foram sanados aqueles grandes problemas que tivemos no passado e o que a Assembleia quanto Poder Legislativo e também o que o Governo do Estado pode somar para a solução desses problemas.

Quando o Senhor quiser, fique a vontade para fazer uma exposição inicial e depois faremos aqui as indagações necessárias de cada Deputado.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Ok. Bom, se me permitem vou começar com uma breve explanação do que esse Aeroporto Internacional de Guarulhos, até para ter uma idéia de todo contexto em relação ao Brasil e aos Aeroportos da área Terminal São Paulo.

Somos aí, quer dizer, movimentamos em 2008 20,4 milhões de passageiros/ano. Esse material todo pode ser fornecido, também tem toda uma apresentação aqui, depois a gente passa para vocês e movimentamos 433 mil toneladas de carga aérea e 194 mil pousos e decolagens em 2008.

Guarulhos está hoje com vôos para 27 países diretos e 144 cidades. Essa é uma consideração muito interessante porque a própria IATA considera a gente hoje como eles chamam, de Aeroporto Global. É uma visão de que, muito estrategicamente a sua localização na América do Sul, prevê que naturalmente torna-se um (ininteligível) de distribuição para toda a América Latina.

Hoje Guarulhos já está inserido em todo esse contexto e é considerado um aeroporto muito importante para a malha mundial, especialmente (ininteligível) para fazer essa distribuição por toda a América Latina.

Bom, qual é a perspectiva de 2009? Nós tivemos aí, obviamente houve a crise ano passado, a nossa média histórica de crescimento vem sendo na taxa de nove por cento ao ano, uma média histórica de ano a ano, alguns anos 12, outros ano quatro, cinco, mas a média histórica é essa.

E, no ano passado, obviamente houve a crise, houve um baque muito grande. Especificamente na área de passageiros a gente teve uma diminuição bastante significativa nos embarques e desembarques internacionais, não em nacionais e um baque muito grande na carga aérea que chegou a menos 40% do que se movimentava normalmente.

Para nossa surpresa e para todas as companhias aéreas também, muito rapidamente isso já se recuperou. Nós tivemos ponto a ponto em julho/2008 e julho/2009, um movimento muito parecido. Houve um acréscimo muito significativo dos embarques nacionais e julho, ponto a ponto, de internacional foi menos cinco por cento.

Porque eu estou falando isso? É que nós acreditamos que chegaremos ao fim do ano com 21 ou 21,5 milhões de passageiros, mantendo a média histórica. Ou seja, a crise nos afetou muito mais na carga e muito menos do lado de passageiros.

É muito interessante isso, porque várias empresas aéreas até cogitaram em tirar vôos, mas a fila anda. Quer dizer, o vizinho sabendo disso já tratava lá na porta, olha, se ele sair eu pego os lotes dele. Então, ninguém saiu, muito pelo contrário, três novas empresas entraram em plena crise, fazendo Israel ou fazendo Turquia, fazendo Angola. Então assim, é isso. A infraestrutura é pesada.

Bom, nós temos um sistema, existe uma pista de 3700 metros, outra de três mil. São pistas absolutamente operacionais, atende a toda viação que hoje habita esse aeroporto de qualquer calibre.

Temos uma capacidade hoje de paqueamento de aviões entre 61 e 81 aviões sem crise, ou seja, dependendo do tanto dele, cada avião tem a sua particularidade e depende-se muito disso pra você fazer o que a gente chama de xadrez, ou seja, juntar coisa com coisa. E podemos ainda processar até 45 a 50 aviões movimentando-se pelo aeroporto.

Temos um sistema de auxílio à navegação que chega até ILS categoria II, ou seja, que é o que traz o piloto até 200 pés, etc. E bom, que enfim, que é mais importante em 2008, nominalmente nós estivemos 76 horas fora do ar, onde ninguém podia descer ao longo de todo ano, 76 horas. Parece pouco, mas, porém infelizmente um bloco desses de três ou quatro horas ao mesmo tempo como aconteceu há uns 15 dias atrás foi de uma da manhã até umas oito e meia, aí sim. Aí causa um (ininteligível) muito grande.

Houve a necessidade de se deslocar 52 aeronaves para outros aeroportos, enfim, e aí você tem todo um trabalho de gerenciamento para poder trazer isso de volta. E claro que, a meta agora é instalar-se a ILS III porque é um equipamento mais avançado que traz o piloto até 100 pés, 150 pés, eu não sou especialista nisso, mas se for o caso a gente. Ou seja, o que vai diminuir sensivelmente isso.

Qual é o histórico disso hoje? Existe uma Comissão entre a ANAC, INFRAERO, DECEA que vocês já devem ter ouvido aqui, que está estudando essa alternativa.

Hoje, Guarulhos tem uma população média dia de 130 mil pessoas, é uma cidade com todas as características de uma cidade. Essa população é composta de 60 mil passageiros, 28 a 30 mil pessoas que tem credenciais assim, da INFRAERO, trabalhadores do Aeroporto e mais os visitantes. Para dar conta disso, obviamente, que nós temos todo um complexo. Esse aeroporto tem sistemas de água, energia, telefonia, segurança, as coletas de lixo, sistema viário próprio.

Então assim, a partir daquele porte do Aeroporto Internacional, pavimento, sinalização é tudo com a INFRAERO. E obviamente, que nós temos aí, algo em torno de 13 Órgãos Públicos que fazem o seu trabalho junto com a gente lá. Isso inclui polícia Federal, Alfândega, (ininteligível) Saúde, ANVISA e vai por aí afora, uma série de outros Órgãos, a própria ANAC, o Estado também faz a sua fiscalização, ICMS, etc. Nosso Mercado então é de 1700 empresas que são registradas lá dentro, que tem de alguma forma contrato com a INFRAERO para poder exercer alguma atividade. Da INFRAERO diretamente é de 1400 empregados e de terceirizados, 2900.

Agora, sobre a questão específica, olha só. Existe um planejamento já feito há alguns anos e que nos dá a orientação de como fazer o desenvolvimento desses aeroportos. Obvia-

mente que não isoladamente. Os três aeroportos e mais Marte, que pouca gente cita, mas esse aeroporto também é muito importante para a aviação executiva aqui, e ele é feito conjuntamente.

E o papel lá de Guarulhos, tem aí Copa do Mundo, obviamente que nós demos uma calibrada muito forte em função disso. Os aeroportos foram fundamentais até para a própria decisão da FIFA. Eles fizeram visitas específicas ao aeroporto, foi feito isoladamente. Obviamente que essa noção é muito clara. O Brasil é um país de dimensões continentais e obviamente que o transporte aéreo é vital para que se façam esses deslocamentos.

Então, nós temos assim, já um planejamento pré-estipulado e que já vinha andando e especificamente algumas obras no ano passado foram paralisadas em função dessa questão do TCU que, acho que é de ciência pública, que acusou algum super faturamento. Na prática essa questão foi muito discutida, a questão era basicamente isso. Tem juridicamente uma série de nomes, mas assim, as construtoras por aquele preço que foi apontado não quiseram mais fazer. E aí houve uma série de discussões desses caminhos e como se fazer isso, mas nesse momento nós temos uma notícia boa. Ou seja, o contrato foi definitivamente rescindido com as construtoras que estavam nessa pendenga, se tiver algum direito, vão procurar.

E hoje, nós estamos agora nesse momento, no último estágio para poder voltar a liberar o processo para continuar as obras, que é o estágio de uma perícia técnica, justamente que será feito pela própria Justiça lá de Guarulhos. Vem uma precatória lá de Brasília, já está aqui em São Paulo, está prestes a acontecer, que é onde vai ser, olha, parou nesse estágio, a construtora acha que tem direito a "x", a gente acha que tem direito a "y", e aí vem o perito e diz bom, é "x" ou "y". Bom, o passado vão atrás e vamos assim, correr o presente e o futuro.

Então, nesse momento nós temos duas frentes. Nós temos uma frente que está sendo negociado com a Engenharia, o Batalhão de Engenharia do Exército, que também presta serviços, existe um convênio para já retomar muito rapidamente alguma dessas obras.

Quais são essas obras? Basicamente, até por que, quais são as deficiências mais evidentes, as deficiências não, mas as coisas mais evidentes que a gente tem que atacar de imediato? Pista? Não! As duas pistas têm, existe uma capacidade que ainda pode nos levar a mais alguns anos sem problemas. Existe toda uma questão, obviamente, alguém vai sempre apontar, puxa vida, todo mundo fala que aquele Aeroporto cabe 17 milhões, 17,5, no entanto você já está com 21,5. Então ele está saturado?

Mais ou menos. Mas como é que é feito isso? O cálculo disso é baseado em hora/pico. Então, quem projeta um dia e esse projeto é da década de 80, baseado nesses aviões da época, projetou que na hora/pico durante duas ou três horas ao dia, se tudo estivesse ocupado, levaria esse Aeroporto até os 17, 18 milhões.

Obviamente que é assim, o que está acontecendo na prática? Hoje, isso é tudo negociado. Nós estamos lentamente e naturalmente preenchendo os vales operacionais. Então, uma coisa que não tinha até três anos atrás, hoje já se tem. Um bloco de empresas europeias indo para a Europa à tarde. Tem um bloco de novas empresas entrando só de madrugada. Uma hora da manhã, a Emirates, decola uma e meia, Copa Airlines as duas, etc.

Você vai afastando e você pega a hora/pico e chama, olha, você quer um pouco mais de conforto, ok. Vai um pouco para lá, um pouco para cá. Claro, a ANAC é parceira nossa nisso e hoje, esses novos entrantes vão lá primeiro, negociam isso naturalmente e vão à ANAC e olhe, está tudo acertado para o Aeroporto e a gente tem o que a gente chama de Kit Básico da Nova Empresa. Ou seja, número desses check-ins, posições em pátio, área operacional e existe o horário operacional. Então tem sido bem mais fácil isso.

Se houver algum problema a gente renegocia e vai por aí fora. Dou um exemplo prático disso, a Mexicana, agora, está aí em todas as (ininteligível) deles que entraram num horário meio ruim para eles, quase foram embora. Veio toda a Diretoria, (ininteligível) pronto, hoje já estão bem e estão satisfeitos porque a gente os jogou para um horário bom para eles, e que ele tem sido bom para nós também.

Então, essa mecânica, tem uma vida útil alongada, agora, você tem que ter pátio para isso, você tem que ter estacionamento para isso. Então, quais são as obras mais básicas nisso? Nossa expectativa para abrir o de 2011 é fazer duas saídas rápidas, parece que é só uma saidinha, mas não, isso agiliza muito a operacionalidade a capacidade de alguns aviões saírem antes para o fim da pista para poder dar vaga para que outro se aproxime mais rapidamente.

Esse investimento é de 20 milhões e nossa expectativa é abrir o (ininteligível) de 2011, vamos acabar de fazer uma nova Taxi Way também, que se permite que duas aeronaves possam uma passar a outra ao mesmo tempo, e não ficar aí uma atrás da outra, isso agiliza barbaramente a operação. Essa é uma obra também que a gente pretende acabar em 2012, etc.

Temos também esse, 18 a 20 posições em pátio que são aqueles, quem está frequentando Guarulhos vê umas terras assim, uma área que só tem terra, é a obra que foi paralisada e também, muito rapidamente. E a jóia lá da coroa, que é o novo Terminal III, que sim, nós temos um planejamento para inaugurá-lo pelo menos em 70, 80% dele até o início de 2014, ou seja, aí sim, pré Copa do Mundo.

Claro que isso tem entregas parciais. O Terminal III não tem nada a ver com o TCU, fui falar com ele, porque ele é fundamental, ele é muito importante. É um terminal para capacidade até 12 milhões de passageiros/ano, que vai ter investimento de um bilhão e seiscentos milhões.

No momento foi aberta uma licitação pública para os projetos executivos, a abertura é agora no dia 23, é uma concorrência pública internacional, tem vários escritórios aí pelo mundo, que estão participando disso e ele tem um planejamento de projeto e obra entregue em partes. Vai ser o primeiro passo, terraplanagem, ok, já abre licitação para ela para não esperar todo o pacote. Então, essa é a expectativa mais evidente para esse futuro operacional do aeroporto.

E quanto à questão do TCU, sim, agora com essa peritagem que vai dar o fim, que vai dar assim, nós vamos aí sim, o que vai pelo Exército, nós estamos fazendo assim, fez convênio, é um convênio que está passando por todo esse processamento jurídico, etc. E o que não for possível que o Exército também tem suas expertises, obviamente eles não podem contratar, vamos dizer balizamento, etc., a gente vai abrir outra licitação.

Então assim, essa é a notícia boa. Parece-nos, pelo menos a nós, essas obras são geradas e gestadas pela Direção da empresa, eu sou assim suplente dela, mas sou o que mais se fica cobrando, obviamente.

Parece-nos que neste momento abriu-se uma clareira nessa situação toda. Tem vários outros dados, mas eu fico nessa exposição, acho que as perguntas serão mais diretas.

O SR. – Sobre a competência do senhor, é só o Aeroporto de Cumbica, ou o senhor tem outras atribuições no Estado?

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Não. A INFRAERO tem um sistema administrativo que é assim, o seguinte: alguns aeroportos de maior importância ou de maior relevância são diretamente ligados à Diretoria, então assim, Guarulhos, Viracopos, Congonhas, aqui nesse Estado, e aí vai Porto Alegre, Recife, Brasília, Manaus, tal. E os demais aeroportos, por exemplo, deste Estado, São José, Marte, fazem parte de uma Regional que é outro Administrador que vai daqui até o Sul com a exceção desses aeroportos que são os mais. Então, assim, eu cuido de Guarulhos.

O SR. – Na interatividade com o usuário do aeroporto, o feedback do usuário do aeroporto, como está isso hoje, o número de reclamação, de atendimento? Algum estrangulamento nessa área? Aquilo que é competência da INFRAERO, fora, se o senhor tiver informação dos outros Órgãos que trabalham em conjunto, por exemplo, o desembarque pelas manhãs, as filas, os dissabores do atendimento na parte de migração, como está isso hoje?

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Bom, a gente fez esses comentários, só nessa operação nós temos quatro órgãos que participam disso que é ANVISA, Polícia, Receita, tem a Cia. Aérea que traz a bagagem, depois tem o que a gente chama de Opcional que é a famosa passagem pelo (ininteligível). Então, é um pacote grande.

Olha, nós temos uma Ouvidoria, eu acho assim, nós tivemos aquela situação que foi realmente, eu na minha parte participei dela e teve cenas Homéricas que a gente saía pelo Terminal, eu não era superintendente ainda, era Adjunto, saíamos eu e o Superintendente e dizendo a todos, "gente, não tem avião". Não é mentira porque não tinha avião, isso se somou ao tráfego aéreo, mais overbooking, etc. Mas eu acho que a gente conseguiu estabilizar.

Hoje o nosso índice tem muito mais a ver com alguns pontos do aeroporto que a gente obviamente tem que atacar e ter planejamentos para eles. Quer dizer assim, estacionamento, realmente foi uma surpresa isso e tem uma explicação bastante interessante, lamentavelmente e só agora a gente vai ter um transporte direto do Centro de São Paulo, assim, aeroporto transporte férreo, que dizer assim, o Projeto do Governo do Estado, nós participamos disso ativamente, a viabilidade dele é junto com o Terminal III, por isso que nós temos essa parceria, que aí nós vamos ter 35 milhões aproximadamente já, 38 milhões de passageiros/ano e aí um terço já se prevê que seja transportado assim, pelo trem. Em 19 minutos você vai estar lá.

O fato de você hoje, por exemplo, se o senhor for fazer uma viagem hoje às nove horas da noite, que horas o senhor vai para o aeroporto? Não dá para ter essa noção hoje, você pode ter uma viagem tranquila.

O SR. – Se for na sexta é melhor sair na quinta.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Exatamente. Ou então, assim, o que acontece, infelizmente para a ocupação, felizmente para a nossa área comercial que apura muito, as pessoas acabam três horas da tarde já está todo mundo lá. A família, os amigos. Então, isso ocupa o estacionamento muito mais tempo. Eu sempre falo aquilo é uma estação de passageiros, devia ser só de passagem, mas realmente não.

É a mesma coisa de manhã, é muito triste isso para a nossa imagem, um cidadão que fez um voo aí, Dubai, 12, 13, aliás, 14h50min, desembarca e depois leva duas horas às 06h30min, sete horas pela manhã, pela Dutra, Airtón Senna para estar aqui no Centro. É duro. Então, assim, esse trem é muito bem vindo, ele é fundamental e vai dar uma nova dinâmica em mudança em todo o aeroporto, tenham certeza disso.

O SR. – Esse desembarque da manhã tem tido um estrangulamento muito grande também, em uma hora, duas horas.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Em alguns períodos. Voltando àquela tese da hora/pico, nós temos aqui uns gráficos, depois disponibilizaremos isso para vocês. Quando você calcula a capacidade de uma área, é baseada numa tabela que já existe internacionalmente que se chama Tabela ABC e D, ou seja, a capacidade de metros quadrados por usuário naquele momento.

Lá no desembarque, até porque ainda existe uma concentração muito forte em alguns horários especialmente, são ondas que a gente chama de ondas, o Terminal I, isso só do lado internacional, o nacional não tem esse problema que é mais diluído.

Nós temos a ondas das 04h30min, cinco horas até umas 08h30min e no Terminal II ela começa uma hora mais tarde e vai até uma hora mais tarde. Nesse momento a gente chega ao pior momento da utilização do aeroporto. Então, se houver algum distúrbio, isso existe, é um centro operacional que fica cuidando disso, que é esse distúrbio? Um atraso que a gente tem todos os informes de número de passageiros, como está essa aeronave, se está cheia ou vazia, se tem muita carga, etc. Isso tudo é informado pela empresa aérea.

E aí a gente faz esse planejamento, olhe, duas esteiras é para essa e para ela uma esteira só. Nesse horário existe isso sim, por que nós agora ampliamos um pouco a capacidade de operação lá da Polícia Federal, mais oito balcões, estamos agora começando uma obra no embarque que é outro, ampliando também mais oito ou dez, aí, esse raio x, mas é muito importante esse conceito.

O que cabe à INFRAERO? Fornecer infraestrutura. Agora, os Órgãos também têm que estar equipados para isso, tem que ter volume, tem que ter gente, tem que ter equipe.

Então assim, essa é uma questão que sempre

O SR. – Isso é uma coordenação da INFRAERO? O Sr. coordena o aeroporto?

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Exatamente, usando assim uma figura, eu diria que a gente é uma espécie de síndico do aeroporto, ou seja, você coordena todo o pacote, mas não entra na casa do vizinho. Cada Órgão desses tem coordenação própria, a sua atribuição própria, obviamente que a gente conversa o tempo todo e vai apontando. E mensalmente ou cada mês e meio aproximadamente, também por regulamento tem as reuniões gerais que são com as Companhias Aéreas, os Órgãos Públicos, etc. onde se lava a roupa suja. Entendeu? Falhamos aqui, falhamos ali e dali sai as próprias empresas aéreas identificam onde está, olha, polícia, está faltando gente ali (ininteligível), então é síndico, não tem poder de entrar dentro da casa, entendeu? É isso.

O SR. – Sr. Presidente, eu me dou por satisfeito, eu queria passar a palavra para os demais companheiros.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Alguns dos Deputados gostaria de fazer uma pergunta? Deputado Alex Manente.

O SR. ALEX MANENTE – PPS – Primeiro agradecer a presença do Sr. Jaime Henrique Caldas Parreira, sua disponibilidade, remarcou a sua agenda para poder estar aqui. Eu quero inicialmente perguntar se desde o acidente de 2007 da TAM aqui no aeroporto de Congonhas, se aumentou o número de pousos e decolagens nacionais no Aeroporto de Guarulhos.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Sim. Houve naquele momento, Congonhas estava movimentando salvo engano, Haroldo, 18 milhões/ano, não é? Até o acidente, não é? E aí, existe um Conselho Nacional da Aviação Civil, chamado CONAC, que tem todos os Ministérios, isso tem lotado pelo Ministro da Defesa, pelo Ministério e que decidiu que aquele aeroporto ia ter um "x" máximo de movimentação, de pousos e decolagens, então, obviamente durante quatro a cinco meses houve uma migração de salvo engano, algo em torno de dois a três milhões e também houve uma racionalização, e foi para Guarulhos.

O SR. ALEX MANENTE – PPS – E o aeroporto estava preparado?

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Olha, a gente teve que obviamente fazer isso. Isso não aconteceu em uma noite, mas foram três ou quatro meses e aí sim, o planeja-

mento teve que se adaptar. Algumas rotas e vôos foram enxugados obviamente, porque aí você já tinha lá e a gente acabou dando conta.

O nosso drama hoje é internacional, se é que é um drama.

O SR. ALEX MANENTE – PPS – Era exatamente isso que eu ia perguntar nesse momento, com esse acúmulo de vôos nacionais que acabou sobrecarregando Guarulhos, certamente os vôos internacionais que eram a prioridade por ser o único aeroporto internacional do maior Estado da América Latina, se isso atrapalhou o desenvolvimento de novos vôos, de novas rotas e como essas novas empresas fazem o processo de entrada no Aeroporto de Guarulhos, como essas empresas tratam, como direcionam novas rotas para o exterior?

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Olha, quanto a sua primeira pergunta, eu penso que não. É interessante isso, o processamento de um vôo nacional é extremamente mais simples por uma série de questões que tem também segurança, etc. Já a (ininteligível) nacional requer depois do Onze de Setembro, independentemente de ser nacional ou não, mas especialmente os internacionais, todos os aeroportos do mundo tiveram problemas com espaço e com processo para poder se adaptar à questão de novas áreas de Security, de segurança e de check in, etc.

Uns foram mais felizes porque tinham uma reserva de áreas para isso e Guarulhos foi mais complicado, a gente se adaptou.

Então assim, a questão dos internacionais é a concentração horária, é isso sim, essa é a mágica que a gente chama, esse coelho da cartola que a gente tem o tempo todo saber administrar, que tem todos os mapeamentos que a gente, e naturalmente também, uma coisa, um fenômeno bastante interessante que porque que eu disse que a pista nesse momento não é dramática, não é problema?

Porque as Companhias Aéreas, a nove por cento ao ano, começaram nestes últimos quatro, cinco anos a substituir os equipamentos de 250 assentos por de 400 assentos. Então, essa é uma tendência que vem vindo e isso requer pátio e terminal para você processar. Imagine, existe uma perspectiva bastante concreta do A380 para daqui a dois ou três anos. Já o volume demanda para isso.

Então, naquele mesmo espaço você tem que fazer. Essa é a nossa engenharia, vamos dizer assim, você tem que se adaptar.

Quanto aos novos entrantes, o processo é esse, nós estamos em Feiras Mundiais, nesse momento está acontecendo lá na China uma Feira muito importante chamada (ininteligível), onde está lá, assim, Companhia Aérea Operadora de Aeroporto, mais Órgão Regulamentador tal e que você começa, por exemplo, a Emirates, eu pessoalmente estive lá em Dubai e a gente faz essa negociação e olha, o nosso pacote é este. A primeira pergunta é o que você pode me dar de conforto absoluto a partir de tal hora? Então assim, a regularidade é pressuposto de garantia e de (ininteligível). Quem cumpre não tem problema. O nosso problema é quando você tem um problema que você não pode cumprir o seu (ininteligível).

E eles vão ao aeroporto, existe uma área lá de planejamento que faz esse trabalho. Senta com eles e aí, então, como a gente é ponta de linha no mundo, eles também têm que se adaptar aos seus slots lá para fazer essa distribuição.

Tem dado certo porque está entrando, entraram três, há uma tendência agora de entrar mais uma do Oriente Médio, então assim, essa é a mágica, quer dizer, quando eu falei hora/pico, é sair da hora/pico, você vai enchendo os vales.

O SR. ALEX MANENTE – PPS – Para finalizar, só para entender o processo, o número de passageiros, até pelas novas aeronaves, novas rotas, têm aumentado consideravelmente em Guarulhos e até a própria circulação, tenho notado que nos terminais mesmo de quem não vai utilizar o vôo, acaba aumentando. Qual procedimento que é feito ao consumidor quando ele tem qualquer tipo de problema, onde ele procura o que ele tem que e fazer qual a solução que é dada e quem é o Órgão responsável, já que são diversos Órgãos, INFRAERO que acaba controlando todos esses Órgãos?

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Olha só, primeiro nós temos um sistema de informações, tenho aqui fotos e acho que vocês conhecem que eu acho que hoje, depois de muitos ajustes e adaptações, primeiro porque a gente tem o PROCON direto lá, o PROCON de Guarulhos vai lá constantemente. Uma hora ele vai ver isso, outra hora ele vai ver a Cia. Aérea, outra hora ele vai ver a ANAC, etc. Então nós temos uma relação bastante interessante e totalmente aberta, eles têm até uma salinha lá meio pré-agendada.

O SR. ALEX MANENTE – PPS – Tem um atendimento local.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Exato. Acho perfeito

O SR. ALEX MANENTE – PPS – É uma sugestão que nós fizemos para que houvesse um

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Acho perfeito, se houvesse condição. Então, assim, o nosso papel ali, como síndico é informar todo mundo o que fazer.

Então você tem lá nas telas, por exemplo, se pouca gente se dá conta disso, agora menos, que agora com o pós crise, começou a dar tempo de você fazer esses informes um pouco mais objetivos, mas pouca gente se dá conta de que quem diz naqueles painéis todos, a INFRAERO insere o pacote inicial, o que está programado, porque toda noite, durante o dia as Cia. têm acesso, tem o sistema on line, que falta tem vôo tal, tem slot, tem horário tal, baixa tudo. Então está lá, está no sistema. O vôo 5412 está programado para chegar as 007h30min, a partir daí, as Companhias Aéreas todas, têm um sistema em que elas põem atrasados 15 minutos previstos, confirmado, entendeu?

A gente não tem, a gente só interfere se depois de 15 minutos e aí, isso é um horror para elas, aparece lá, procure a sua Cia. Aérea, porque aí vai todo mundo lá para o balcão, então eles, muito rapidamente, antes que isso aconteça eles avisam que vai atrasar. Então, melhorou muito essa relação. O que mais? Nós temos a ANAC que tem várias indicações de banners, “perdeu a sua mala?” Procure a ANAC que tem um posto lá e trabalha das seis às 23, atende.

Então assim, questões que envolvam reclamações, sugestões sobre a Cia. Aérea, é a ANAC, sobre a INFRAERO você tem os balcões de informação em cada terminal, estamos implantando mais dois agora lá no desembarque, até o fim do ano que tem todos esses informes. Então, a indicação é essa, procure um balcão da INFRAERO, ou, por exemplo, nesse momento está passando lá, “gripe, cuidado com isso” aquele painelão, se você perdeu isso, a tarifa de embarque, quanto é, e a gente também usa o sistema de ouvidoria, que isso passa necessariamente lá pelo Superintendente, mandatário pela empresa não só no meu aeroporto, mas em todos eles que é o que se calibra. É aquele olho que você não tem.

Então, se fica sabendo que lá na cabeceira nove tem um buraco que não foi tapado, porque alguém viu. A vizinhança também manda, entra. Nós temos uma relação também bastante interessante com a nossa comunidade que tem acesso. Nós temos o escritório para atendê-los, etc.

Então assim, nesse momento eu acho que a gente está estável. Nós temos sim, estamos sim, a questão lá do desembarque na hora/pico que a gente está cuidando de dar uma expansão agora e o embarque também, na hora/pico. Os dois internacionais é o que eu chamo de gargalo. E aí que já foi autorizado, já foi aprovado pela Diretoria esse investimento, isso para a gente acabar até o meio do ano que vem, dando uma bela expandida. É mais um coelho que a gente tira nesse momento até esperar o Terminal III, ok?

O SR. ALEX MANENTE – PPS – Agradeço e dou por encerrado as minhas perguntas.

O SR. – Cumprimento ao Dr. Jaime, agradeço pela presença, a informação que eu tenho é que temos ali uma base aérea. Eu queria saber qual é o projeto futuro, qual é a importância daquilo, se há uma negociação, porque eu já ouvi muito que seria bastante interessante a remoção daquela base aérea para poder liberar novos espaços, se existe uma negociação para isso, se já está incluso no plano de longo prazo do Aeroporto, qual a estratégia com relação à base aérea que se localiza ali no Aeroporto Internacional.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Vamos lá! Existe sim a base aérea lá de São Paulo, portanto, existe um termo que se chama Aeroporto Compartilhado, ou seja, o que é isso? O limite civil existe um zoneamento civil e militar. Então, a base usa a nossa pista, mais ou menos isso, assim, usa a pista, o sistema contra incêndio é tudo nosso e aí a base usa para as suas operações. No nosso planejamento nunca houve essa hipótese, a incorporação da base aérea como área civil, o que o senhor escutou foi um movimento daquela fase, daquela famosa Terceira pista que é um, só para completar essa informação, nós não trabalhamos mais com essa terceira pista. O planejamento da INFRAERO, isso foi dito pelo próprio Ministro muito claramente, nós arrumamos essa questão, então assim, a terceira pista hoje, nominalmente não faz mais parte lá do planejamento de expansão do aeroporto.

Então na época existiu essa hipótese, puxa, porque a terceira pista é desse lado se podia ser lá onde está a base, acontece assim, essa hipótese foi avaliada na época, tem uns fatores complicadores muito grandes. Independente ou não de ser base aérea, se fosse também uma área vazia, porque você está muito próximo a obstáculos. Então essa hipótese não é mais cogitada hoje. Então, essa é a história.

O SR. - Ok. Para mim não está muito clara a relação, quem regula e como é regulada a relação da pessoa dentro do aeroporto com as companhias. Acho que tem outras relações com sistema de consumo interno dentro do aeroporto já que o aeroporto virou um shopping Center, o sujeito fica lá horas, certo? Shopping Center caro deveria ter uma regulação sobre preços, acho até um mau negócio para os lojistas lá, deveria ter uma fama melhor porque a gente acaba não comprando porque é muito caro. Poderia ter outra estratégia que já que as pessoas ficam tanto tempo, lá é um grande Shopping Center.

Mas, cuidando da questão das Cias. fica claro para todo mundo que existe um imenso desequilíbrio nesta relação. O autoritarismo das Cias. é imenso, a forma de se defender só via PROCON é absolutamente ineficaz. Imagine você estar indo para Angola, aquele vôo novo e você ainda tem que reclamar no PROCON porque alguém não lhe atendeu, aí você vai para Angola, passa lá as suas férias em Angola e depois volta, não é tão simples assim, se você tem tempo.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Eu sei.

O SR. - Aí você vai arrumar mais uma fila, mais um problema para o sujeito, lhe complicar a vida. Você querendo ir para o exterior com um monte de coisa para resolver, com Polícia Federal para você passar.

Ou seja, você tem todas as desvantagens do mundo, se puder imaginar além de ser pequeno para enfrentar a poderosa American Air Lines, ou a Air France ou as nossas mesmo. Então quer dizer, eu não vejo, acho, em minha opinião, quero ouvir a sua opinião, o consumidor absolutamente é indefeso nessa relação.

Então, na época da pane eu presenciei algumas coisas muito interessantes. Eu estava no Aeroporto Internacional, um vôo foi cancelado, da American Air Lines, depois logicamente, deu uma fila imensa de um dia inteiro de passageiros para a American Air Lines recolocar esses passageiros e me causou uma estranheza muito grande, só falava-se português na reclamação, não tinha americano reclamando. Ou seja, nós fomos tratados, os brasileiros como cidadão no nosso país, como cidadão de segunda classe.

Eles alocaram todos os americanos primeiro, deixaram os brasileiros para o fim. Os brasileiros ficaram lá sentados pelo chão, sem informação, e logicamente que eu vi isso, eu acompanhei isso tudo e de repente começou um tumulto porque já eram 18 horas de espera sentados no chão do aeroporto e aí o clima começou a crescer tanto e apareceram realmente seguranças do aeroporto para bater na gente, mas nos brasileiros que queriam reclamar.

Então, esse é o tipo de relação dessas Cias. com o usuário e como é montado isso, como se alo fossem criminosos tentando pegar um avião para fugir de algum lugar.

A impressão que dá, e não só nesse caso, que foi um caso gritante que eu acompanhei, impressionante isso, um negócio desses, um moderno aeroporto desse e você ter esse tipo de relação. Mas muitos outros casos. O vôo atrasa, e esse processo de realocação não tem controle de ninguém. O sujeito aloca quem ele quiser. Não existe uma Agência mediadora quer diga, não! Isso aqui tem uma regra de chegada, de idade, uma regra para poder controlar esse processo de alocação.

Quer dizer, isso aí eu tenho certeza que eu estou falando aqui, mas o senhor deve ter ouvido isso de inúmeras pessoas, como eu já ouvi. Isso é conversa normal de festa, principalmente da classe A e B da sociedade. Quer dizer, os maus tratos, tem o caso das Aerolíneas Argentinas que só se resolve aos tapas e outros casos emblemáticos de aeroportos. As Argentinas só se você sair na mão, senão você não tem solução no seu caso, então as pessoas são colocadas uma relação altamente de, vamos dizer assim, desequilíbrio.

Digo logo que não vejo isso só no Brasil, como regra é mais desequilíbrio, mas eu acho que tinha que se repensar o sistema de controle desse processo, esse tipo de discriminação, eu acho que o país não pode aceitar. Claro que não tenho provas, mas que estudou estatística é muito esquisito. Atrasou um vôo, 50% são chineses, 50% alemão, aí vai todo mundo, quando chega lá na fila todo mundo fala alemão e não tem ninguém falando chinês, tem alguma coisa errada, sumiram com os chineses? Ou mataram os chineses ou eles já pegaram o avião primeiro. Não é isso, meu querido Fernando Capez, Presidente da Comissão?

Questão estatística, então fica aquela coisa um tanto esquisita, eu acho que tem que se rever esse processo por que é um desserviço ao consumidor. Um serviço que é caro e que eu acho que cria problema para os outros organismos brasileiros cria problema para os Órgãos do Aeroporto.

Essa questão, eu queria ver como está sendo tratada e eu acho que tem muito que fazer. Quando o senhor fala, olha, depois que houve o problema, caíram três milhões de passageiros não do avião, mas em termos de atendimento no Congonhas. Mas as coisas mudam conforme vão acontecendo, isso é uma falta de visão estratégica do processo o aeroporto estava sobrecarregado, eu tento entender, embora eu não entenda do assunto, mas tem alguma coisa errada.

Se tinha três milhões a mais e tiraram é porque alguma coisa não estava bem, transferiram para outro aeroporto porque deixaram passar demais, abusaram da quantidade de pessoas dentro do aeroporto. Então, essa questão estratégica e conhecidíssima porque se fosse trazer as pessoas que podem contratar os similares dessa relação, com relação a bagagem, com relação a marcação de passagem, no caso dos acidentes, qual a grande reclamação que quase apareceu como no caso da (ininteligível) de cara, não se acha ninguém para explicar a Companhia some, eles fecham a portinha e deixam o sujeito lá, duas horas se precisar, três horas, para dar uma informação como: o avião está atrasado porque vai trocar uma peça.

Então, simplesmente deixam o consumidor lá, duas horas aguardando e ninguém aparece, porque também se aparecer a mocinha lá, ela esta correndo risco de vida, então, eu acho que os funcionários ficam com medo, não sei o que é, mas na verdade isso acontece, então,

eu acho que isso é uma coisa instalada nos aeroportos e também nos aeroportos internacionais do Brasil, que eu acho que eu queria ouvir a sua opinião e saber como é que vocês estão tratando essa questão, porque ela é famosa na sociedade brasileira.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Bom, primeiro eu queria separar um pouco as coisas aqui, a questão daquela crise ou do apagão e etc., eu assim, sinceramente acho que aquele foi apenas um período que nem eu que estou nisso há 22 anos entendi o que aconteceu, porque realmente foi assim uma somatória de problemas que se culminaram em uma situação muito ruim para todos, para passageiros, para operadores de aeroportos, para a Companhia, etc.

Então assim, o que aconteceu eu vi coisas muito piores, eu vi coisas assim que pelo amor de Deus, olha, você pára, tem chamar a empresa aí e falar: leva este caso, dá um jeito, porque senão, eu ouvi coisa muito pior ali. Mas aquilo já passou e a gente conseguiu e acho que é um mérito muito grande, houve uma estabilização de todo o sistema. E nessa estabilização e aí é muito interessante.

Até então, naquela época em qualquer condição o povo queria voar, se é de pé, se de costas, aí começa aparecer essas coisas que são da responsabilidade e do direito do próprio consumidor. Quanto à questão é todos os Aeroportos Internacionais têm uma sala assim.

Bom, quem regula isso? É a ANAC. Quem tem a responsabilidade dessa fiscalização? É a ANAC. Que regras são essas? Setenta a oitenta por cento delas são regras internacionais. Também você não pode assim, “nesse país se vai atrasar uma hora tem que levar (ininteligível). Existem regras internacionais, então, acho que a ANAC, que são as Convenções de Varsóvia, etc.

Agora, o que a gente faz? A gente intervém sim, eu tenho uma equipe, nós temos uma equipe de Supervisores com gente da segurança ou das operações (ininteligível). Tem aquele projeto (ininteligível) que ela possa ajudar e que faz um apoio muito forte, tem os nossos balcões, e a gente quando vê uma situação mais ou menos assim esquisita ou imprevista, ou mesmo que não faz parte do controle, a gente leva esse pessoal lá na ANAC, nós mesmo levamos, olha (ininteligível) e a ANAC chama a empresa aérea.

Então assim, agora, hoje, com toda sinceridade nós não temos mais tido informe assim, passou aquela hora regulamentar, não levou para o hotel, ou deixou lá, ou, e quanto a esta questão também tem regras de quem embarca numa condição dessa. Existem regras sim, eu não tenho aqui agora, mas existem regras (ininteligível) nacionais de realocação de passageiros, caso haja algum imprevisto nos vôos.

Só tinha alemão, cadê os chineses? Talvez eles estivessem ainda esperando outro vôo também, pode ser isso também, talvez não tivessem ido.

Mas eu acho que hoje os mecanismos e assim, vou dar mais um exemplo aqui, nós também temos a nossa, informamos à ANAC via Diretoria, por exemplo, quando uma empresa aérea não cumpre o seu horário de sair de uma ponte, entendeu? Também avisa, olha, então existem multas. Eu acho que hoje o sistema amadureceu muito depois daquela confusão toda e, agora, essa é uma idéia ainda, porque não PROCON direto lá? Porque não? Essa é uma idéia, porque eles vão muito lá, viu? Eu acho completamente normal. Pois não.

O SR. – Se pratica ainda o overbooking? Alguma Cia. estrangeira no Brasil?

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Eu não posso informar isso, o overbooking eu vou dar agora uma informação de curioso, eu não tenho muita noção completa de todo o sistema, e depois isto é legal, existe uma regulamentação que diz que até tantos por cento, porque também é previsto o que eles chamam de “no show”, que são as pessoas que não vão embarcar. Acontece que tem um limite, não é para tudo e aí cabe à empresa, isso eu não tenho muito idéia concreta porque isso é da empresa aérea.

O SR. – Dr. Jaime, eu quero insistir nessa questão, eu acho o PROCON, se você faz uma reclamação no PROCON, isso vai para a estatística, ele pode multar. O que o passageiro, o que os clientes precisam, então ali no aeroporto eles, na verdade você só, o grande órgão para o consumidor que está lá é a INFRAERO.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – É

O SR. – A ANAC é coisa de gente que entende, conversa de Governo, não é conversa de consumidor. Nós nunca ouvimos um consumidor dizer nós vamos procurar a ANAC. A relação do consumidor dentro do aeroporto é com a INFRAERO, isso legalmente pode ser até uma coisa que não é verdade, e o PROCON não é lugar, o PROCON é para você telefonar e olha, o produto estava vencido e tal. O sujeito, o consumidor e acho que a INFRAERO e a ANAC podem ajustar isso com facilidade, precisa de um mediador, de uma pessoa que entenda, porque o sistema de marcação de passagem e transferência de vôo, de atraso, de hora para poder remover para hotel, para, isso existe uma regra que o consumidor não conhece.

Nós não conhecemos, volto a dizer você está no aeroporto com a sua malinha para ir para Angola ver, visitar Angola que hoje os negócios cresceram muito entre Brasil e Angola é um dos países que mais cresce no mundo, não é?

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Atualmente sim.

O SR. – Ou você vai fazer um safári, você está, de uma maneira ou de outra você tem um prazo. Você precisa ali de um mediador e esse mediador não é o PROCON, porque o PROCON não tem atribuições internas lá para fazer essa negociação. Eu imagino que um sistema desses tenha um regulador, um mediador que diga, não! Calma aí, a sua passagem está com problema, então nós vamos intervir. Qual a sua reclamação? De intervenção imediata porque senão o sujeito vai cuidar disso.

Você imagina, chego lá duas horas antes do meu vôo, dá um pepino, qualquer que seja o outro, rasgaram a minha mala.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Entendi.

O SR. – Eu vou no PROCON! Não, você vai de mala rasgada, porque não tem PROCON. PROCON vem sei lá quando. Eu preciso, isso não tem! Estou dando um exemplo aqui que não acontece normalmente, mas isso dentro do aeroporto os organismos nossos independente da Legislação Internacional, ela é (ininteligível) no mundo inteiro, tem que ter uma forma. Não, calma aí! Eu tenho quem procurar, uma pessoa que entenda como se fosse um advogado.

O SR. – Uma espécie de Ouvidoria no local?

O SR. – No local!

Vozes sobrepostas.

O SR. – Ouvidoria do consumidor.

O SR. – Para entender, para intervir naquele processo. O sujeito procura a Cia. não foi atendido, procura outro organismo que vai lá acompanhá-lo. É isso que eu acho que tem que pensar.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Eu tenho uma sugestão

O SR. – Uma Ouvidoria, com tudo mais. Você tem que pensar uma maneira, porque os assuntos são muito variados. Estou citando alguns aqui, mas você é especialista e sabe que

podem acontecer muito mais coisas. A pessoa passa mal. Todo passageiro fica com uma relação desequilibrada.

O SR. – Proposta um serviço de apoio ao consumidor naquele momento.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Por exemplo, o Terminal de Carga Aérea tem um SAC, mas eu vou lembrar uma coisa. Vocês lembram logo após a crise, quando salvo engano o Ministro Jobim assumiu ou um pouquinho antes, os Tribunais Federais e do Estado se juntaram e criaram em vários aeroportos brasileiros um tribunalzinho ali dentro. Vocês lembram-se disso?

O SR. – Juizados especiais?

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Juizados Especiais, exatamente. Era isso que você está falando. Desculpe Deputado.

O SR. – isso depende da implantação do Judiciário?

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Isso era resolvido assim, exatamente assim. Olha, o cara não me deu, ele me vendeu e não tinha passagem tal, quanto você dá para ele? Essa é a vida também. Quinhentos “paus” aqui e mais a passagem amanhã. “Ah, eu aceito!” Assina, isso durou.

Então, qual era? E aí e bem interessante, eu me lembro disso, eu me lembro que o Ministro Jorge (ininteligível) havia uma expectativa na época e eu fui um dos intermediários dessa transação com Juizes e tal, porque essa confusão é no aeroporto.

Sete ou oito meses após, acho que durou um ano isso até estabilizar. 97% era Cia. Aérea. A gente foi chamado duas vezes que foi quando, duas ou três vezes quando uma esteira rasgou uma mala e o problema é nosso, falha nossa, uma escada assim, acho que era rolante, prendeu a saia de alguém, enfim. Dessa maneira funcionou, mas aí foi esvaziando também, porque ficou claro onde estava o drama?

Isso hoje, agora, eu não vejo outra maneira porque o órgão é esse. A gente faz esse trabalho assim Deputado, a gente chama.

O SR. – A taxa que você paga no aeroporto é fantástica, quer dizer, tem uma parte que é a sua passagem que é taxa, uma imensa taxa, é um negócio folgado. Um serviço desse de acompanhamento do usuário ia ajudar tanto as Companhias, o aeroporto tudo, porque as pessoas. Eu estou falando, o brasileiro no Brasil.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Entendi.

O SR. – Você imagina o sujeito inglês aqui, aí então que ele está vendido de vez. Deve ter acontecido com o senhor um probleminha com um inglês na Inglaterra, quer dizer, aí é capaz de bater em você. Porque aí você não é cidadão, você não é ninguém. Então é algo que pode ser revisto nesse processo.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – De certa forma, isso, o Terminal de Carga Aérea, até porque ali o processo é complicadíssimo, você tem prédios, despachantes, você tem Alfândega, Polícia, o Sistema, sem ser complexo, nós temos um SAC, ou seja, todos os importadores podem ir lá, tem os Terminais, ele tem o código, ele acompanha onde está a sua carga. Tem muita lenda também, do despachante assim, dele olha, não saiu porque a INFRAERO, aí vai ver, não, entra lá no site que você acompanha isso.

Lá no Terminal de Passageiros nós temos a Ouvidoria que tem uma sala e recebe constantemente o que a gente chama de Over, ou seja, o que passou muito do ponto, as pessoas acabam procurando lá também.

A questão, o segundo ponto é que para nós a situação é complexa. Naquele tempo tinha um Juizado Especial que tinha o poder de resolver o assunto, hoje o nosso papel é olha, é que a empresa aérea tal, vamos até a ANAC, é feito um registro.

Agora, também não estou aqui defendendo a ANAC não, mas a ANAC hoje é outra Agência. Nós estamos hoje, por isso que eu digo que a gente também faz esse registro, uma Cia. Aérea que assim, por exemplo, demorou muito no taxiamento e isso atrasou o vôo traseiro, então a gente manda e eles são multados.

Tem por exemplo, saiu assim agora lá na Virgínia, não sei se vocês acompanharam, só ali na área restrita tem quatro mil veículos. Ali transitam sete, oito mil pessoas. Ali tem regras, ali tem multa, tem velocidade, etc.

E hoje assim, a ANAC vem cumprindo esse papel e está muito presente lá também. De tempos em tempos nós temos reuniões porque eles são autoridade em Aeronáutica, eles são os meus fiscais, nós somos fiscalizados no Brasil pela ANAC que certifica a gente, é um negócio mundial, é uma espécie assim de ISO 9000 que os aeroportos têm que ter. Bate o carimbo que o mundo inteiro sabe que nesse aeroporto haverá condição de segurança, etc.

Nós somos assim fiscalizados pela IATA, que vem também, pela (ininteligível), agora semana que vem está aí o (ininteligível) americano para ver se as nossas condições continuam boas de Security, de segurança em solo e no ar e vai por aí afora.

Quer dizer, então assim, agora, o Órgão é ele, é a ANAC, é ela que tem esse poder legal de como Agência Reguladora e Fiscalizadora das Empresas aéreas e nós aqui também.

Então, por exemplo, uma expansão deputado, de um aeroporto passa pela ANAC e eles batem o martelo, “olha, está certo, é isso mesmo”, não é a gente quem inventa.

O SR. – está bom, obrigado Doutor.

O SR. – Só uma pergunta, o Juizado continua ou não?

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Qual Juizado, Deputado?

O SR. – Esse que foi instalado depois da crise?

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Não. Ele durou um ano, uma não e três meses e aí, assim, porque na verdade além da Justiça ter feito o seu papel de começar a resolver naquele momento, ela também identificou onde estava o problema que era o nosso, acho que maior dificuldade.

O SR. – Então, mas eu acho que a solução perfeita aqui seria a junção das duas questões levantadas pelo deputado Alex e pelo Deputado Rodolfo que seria a instalação do PROCON e a volta do juizado.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – É uma solução.

O SR. – Foi muito bom para agente, viu. Eu me sentia muito mais confortável porque assim, realmente não era aquela questão de veja bem, está aqui é para ser resolvido. Muito mais confortável.

O SR. – Eu, se fosse dar uma contribuição, se fosse estudar isso aí, acho que é importante a autoridade pública que é o Judiciário, acho que é importante o Órgão de reclamação do Consumidor Geral que é o PROCON, mas é importante alguém que tenha autoridade técnica na relação no aeroporto, Trabalhar, arbitrar o processo e não deixar cair nos outros. Eu estou querendo

O SR. – Essa é uma questão.

O SR. – Porque o que o consumidor quer? Ele quer o preventivo. Senão tiver jeito, vamos então ao Juizado Especial, ao atendimento, mas alguém que pudesse mediar, olha é assim que funciona. Porque, cada explicação que as pessoas recebem que é divertidíssima, porque só falta falar que o ser humano fica vendido naquele monte de painel, porque que mudou, porque que não tem vaga para o cara do lado, é uma loucura geral.

O SR. JAIME HENRIQUE CALDAS PARREIRA – Mas é uma loucura que vocês estão avaliando isso, é complicada porque tem ali várias ingerências, não há uma autoridade absoluta, então cada um, assim, o nosso papel ali é de síndico. Eu sempre uso esse termo porque ele é muito significativo, entende? Intermediar briga de vizinho. Risos.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Muito bem, sendo essas indagações, nós agradecemos bastante a colaboração de V. Sa., se houver necessidade de esclarecimentos posteriores, peça vênha para fazermos e talvez tenha ficado aqui uma sugestão para o nosso Relator do Atendimento ao Consumidor sobre um serviço administrativo e um pedido que retorne o PROCON e o Juizado Especial, e o serviço que diz o Deputado Rodolfo Costa e Silva do serviço do aeroporto de apoio técnico ao consumidor.

Muito obrigado, nós convidamos agora, para vir ocupar o lugar de Vossa Senhoria, Dr. Carlos Haroldo Novais, Superintendente do aeroporto de São Paulo, Congonhas. Agradecemos mais uma vez a colaboração de Vossa senhoria.

Muito bom dia! Dr. Carlos Haroldo, muito obrigado pelo seu comparecimento, sua colaboração. V. Sa. foi convidado por uma sugestão do Deputado Vicente Candido e é com ele que nós começamos. Passo a palavra ao nobre Deputado.

O SR. VICENTE CANDIDO – PT - Obrigado Dr. Carlos pela sua disposição. Acho que a gente poderia usar o mesmo procedimento da exposição inicial do Sr. e depois as perguntas.

O SR. CARLOS HAROLDO NOVAK – Bem, fazendo um breve histórico, eu assumi o Aeroporto de Congonhas em Fevereiro desse ano, dia quatro, eu venho do Aeroporto de Londrina, tenho 23 anos de empresa, estou como Superintendente há nove anos, tendo passado por Campo Grande também, Mato Grosso do Sul, e em fevereiro a gente iniciou um trabalho de levantamento de dados e necessidades em Congonhas.

Então, dentro deste contexto a nossa primeira grande ação foi dentro de uma filosofia de integração de planos diretores, foi de discutir com o Metro um convênio para instalação de um ramal na frente do aeroporto.

Então, seria da Estação São Judas até o Aeroporto, do Aeroporto indo até a CPTM, na Marginal, e da Marginal até o Estádio do Morumbi e depois até a Linha Amarela. Então, a gente tem, Congonhas, o Jaime já falou bastante sobre a INFRAERO, então, Congonhas tem algumas coisas específicas. Nós temos uma tarefa de casa que é preparar o Aeroporto para a Copa de 2014, entre outras coisas e dentro dessa filosofia de integração de Planos Diretores do Município e da Cidade, nós temos também um Programa chamado Integração Aeroporto/Cidade.

Então, nós estamos fazendo um trabalho de aproximação entre a INFRAERO e a Prefeitura para que nós possamos apresentar à Prefeitura qual é a nossa intenção, qual o nosso Planejamento para o Aeroporto, visando atender futuras demandas de passageiros e aeronaves.

O ano passado nós tivemos, registramos 13 milhões e 600 mil passageiros, esse ano a tendência é a gente atingir 14 milhões, soque a capacidade do aeroporto é fixada em 12 milhões, a capacidade estimada.

Então, as obras que foram realizadas em 2006, atenderam embarque e desembarque e edifício garagem também. Então, nos diversos componentes aeroportuários que agente tem, tanto no lado A, pistas e pátios, como Terminal de Passageiros, ficou por atender a área de Check in.

Então, o check in a gente deve fazer uma obra o ano que vem para aumentar um pouco a capacidade instalada não para aumentar, quer dizer de 12 para 14 significa fazer essa obra no check in. Aumentar as posições de 81 para algo em torno de 100 ou 120 posições.

O que a gente busca com isso? Aumentar o conforto e aumentar a segurança. Então, dentro dessa lógica do Aeroporto de Congonhas, voltando na questão do Metro, não adianta o Aeroporto ser muito bem equipado, estar muito bem balanceado com a sua capacidade atendida se a Cidade não tem um bom sistema viário nos outros modais e também não adianta a Cidade oferecer toda uma infraestrutura viária e o Aeroporto virar um gargalo. Então, há que se buscar um equilíbrio entre essas coisas.

Então, nos próximos quatro anos o Aeroporto de Congonhas tem uma série de obras visando esse ajuste, essa adequação de capacidades, outra obra que a gente vai fazer também será a nova torre de controle que já está em andamento, inclusive, a previsão de entrega deve ser o segundo semestre de 2010, de maneira que nós temos uma expectativa de que nos próximos 10 anos a gente possa oferecer à cidade de São Paulo um Aeroporto de Congonhas mais bem equipado, com mais segurança e mais conforto.

O SR. – Sr. Carlos, o que tem de verdade nessa movimentação que começou no ano passado e se estendeu por esse ano, da expansão da pista, da expansão do Aeroporto aí, mais provocado pelo Governador Serra e o Prefeito de São Paulo?

O SR. CARLOS HAROLDO NOVAK – Essa discussão aí ainda não está dentro do âmbito da empresa, então, oficialmente a gente não tem o que falar a respeito dessa expansão. O que a gente tem realmente a gente fala, a gente não fala em expansão, fala em adequação do Aeroporto.

O Aeroporto tem a sua capacidade conhecida de 12 milhões e a gente pretende adequar porque nós já estamos com 14, então é adequar as instalações, os componentes e subcomponentes aeroportuários para que nós possamos dar uma condição de conforto e segurança ideal ao usuário e, como o Aeroporto hoje é limitado a 34 slots, ou seja, 34 movimentos por hora, não há o que se falar em aumento de passageiros porque existe essa limitação, cujo estudo foi feito pelo CCGNA da Força Aérea e consolidado pela ANAC. Então nós temos essa limitação de 34 movimentos/hora.

O SR. – Então, seguindo a linha da exposição aqui das perguntas ao Sr. Jaime, quais são os gargalos, como está o atendimento ao consumidor, como é o relatório disso no Aeroporto?

O SR. CARLOS HAROLDO NOVAK – Basicamente é semelhante ao que o Sr. Jaime falou. Congonhas também conta com o serviço de Ouvidoria, nós estamos hoje, nossa média está em 40 reclamações por mês, basicamente concentradas em atrasos de vôos e canal de inspeção de Raio X.

Canal de Inspeção é uma atividade policial, a INFRAERO tem uma parceria com a Polícia Federal, a gente providencia a infraestrutura e pessoal e o treinamento, mas é uma atividade obrigatória, passou a ser obrigatória inclusive nos vôos domésticos desde 2008 e esse canais de inspeção as vezes apresentam um pouco mais de fila, mas obviamente o procedimento de segurança tem que ter uma dinâmica, fica um pouco complicado a gente acelerar esse processo porque acaba prejudicando a segurança.

Então, nos horários de pico que são das seis da manhã às nove da manhã e depois das 18 às 21, as vezes formam-se algumas filas, mas isso também é o seguinte, se o passageiro

não se apresenta com a antecedência necessária, obviamente ele vai ficar sujeito a perder o vôo também não há que se falar só em atraso.

Então, se o passageiro seguir corretamente as recomendações de chegar pelo menos duas horas de antecedência, ele dificilmente vai ter algum tipo de problema.

O SR. – Pegando aqui uma provocação do Deputado Rodolfo com relação ao custo, os lojistas dizem que quem cobra caro é a INFRAERO, por isso que os preços são caros demais. A INFRAERO pelo balanço, pelo jeito, a empresa é super superavitária, isso também acaba repercutindo no próprio custo da passagem. Tem alguns exemplos aí, principalmente quando as empresas fazem promoção que o custo da taxa aeroportuária é mais cara do que a passagem. E se tratando do Aeroporto de Congonhas, que faz ponte aérea Rio - São Paulo, diria que é quase proibitiva em termos de custo se comparado com outras linhas aqui do Brasil, até comparado com alguns outros países.

Porque acontece isso? Isso não é por demais evidente, não deveria ter um bom senso das autoridades que facilitasse o acesso do usuário do transporte aéreo cada vez mais democratizasse o transporte aéreo e sem falar aqui dos impostos do combustível, por exemplo, em São Paulo o ICMS é 25% enquanto em outros Estados cobram quatro por cento. Então não há aí um, não está passando a hora das autoridades tributárias, as taxas, as próprias empresas aéreas, no caso Rio – São Paulo, ter um pouquinho de bom senso e dar uma rediscutida nisso?

O SR. CARLOS HAROLDO NOVAK – Sim, dois aspectos diferentes, custo para empresa aérea e custo para passageiro. Questão das empresas aéreas, realmente o combustível, no Brasil, se não for o mais caro é um dos mais caros do mundo, combustível de aviação, representa aí hoje, algo em torno de 33% do custo da empresa aérea que é bastante.

Recentemente eu vi uma matéria de um especialista numa revista internacional, uma revista inglesa, que começa o editorial dizendo que, fazer algumas conjecturas a respeito do transporte aéreo, ele diz assim: não há o menor sinal que o terrorismo que temos no mundo pode cessar, não há o menor sinal que o combustível na Europa deixe de ser proibitivo no preço, quer dizer, então se eles acham o deles proibitivo, que dirá o nosso! O deles é muito mais baixo. Então assim, realmente o custo da empresa aérea para nós está claro que está aí, em contra partida disso, o custo das operações aeroportuárias, as tarifas de navegação, no exterior representa algo em torno de quatro por cento, quando no Brasil é um e meio. Então tem esse espaço para crescer ou não. Acho que o que se busca é o equilíbrio. Então, isso falando da empresa aérea.

O SR. – Quer dizer que tem mais para crescer ainda, ou

O SR. CARLOS HAROLDO NOVAK – O custo das taxas aeroportuárias? Lá fora a média é quatro e meio, aqui no Brasil é um e meio.

O SR. – Quatro e meio em relação à?

O SR. CARLOS HAROLDO NOVAK – Ao custo das tarifas de operação, de navegação e de permanência no solo, tarifa de pouso, permanência e navegação cobrados pela INFRAERO.

O SR. – Está dizendo que as nossas taxas são baixas?

O SR. CARLOS HAROLDO NOVAK – Não! Em relação ao que é cobrada no mundo é um dado. Lá fora é quatro por cento e aqui um e meio.

O SR. – Sem a taxa do.....

O SR. CARLOS HAROLDO NOVAK – Não quero entrar em discussão se deve aumentar ou subir. É um dado.

O SR. – Mas toda vez que eu, já devolvi, por exemplo, fui tomar um coco verde lá em Cumbica e devolvi porque achei agressivo, pagar seis reais por um coco.

O SR. CARLOS HAROLDO NOVAK – Estou falando das taxas dos custos das empresas aéreas.

O SR. – Não, eu achei tudo a ver, porque a taxa da INFRAERO é que banca os aeroportos, mas você vai falar com o lojista, ele fala, não! Quem me cobra caro aqui o aluguel por metro quadrado, eu já ouvi a comparação com o preço fora do aeroporto, um negócio absurdo. Então eu pagar quatro e cinquenta num cafezinho dentro do aeroporto, vou trazer um cafezinho na mala para tomar lá no aeroporto.

O SR. CARLOS HAROLDO NOVAK – Então vamos falar do consumidor, não é? Bem, quem determina esses preços, esses aluguéis é a Lei 8666, então a gente começa com valor mínimo e aí existe uma disputa e nessa disputa chega ao topo e o valor acaba ficando muito maior do que aquele inicial.

Por exemplo, o ponto de café em Congonhas, você começa com um lance inicial aí com um valor mínimo da INFRAERO de 20 mil reais, aí tem a disputa e acaba chegando a 100 mil e aí obviamente fica complicado.

Recentemente em abril eu participei de uma discussão na Secretaria da Presidência da República aqui na Avenida Paulista onde se discutia alguma coisa do transporte aéreo e lá fiz uma consideração que no nosso entendimento a Lei 8666 se apresenta até de forma inadequada e é um gargalo, uma dificuldade que a gente tem, exatamente o que o senhor está falando de estabelecer esses valores e também dessas concessões aeroportuárias.

A ANAC no momento está trabalhando numa Legislação que vai tratar de ocupações em área de aeroportos, então, quem sabe haja algum avanço nesse aspecto.

O SR. – Eu acho que, ficou muito, nós temos que insistir nesta questão, não está claro. Veja bem, a relação entre uma passagem de avião e a tal taxa de uso, mostra para gente, que é uma taxa gigantesca. O Senhor falou que ainda é pouco se você pegar uma passagem em um aeroporto fora aqui do Brasil, ou seja, que as taxas brasileiras são baratas em relação às taxas que são utilizadas em outros aeroportos internacionais pelo mundo fora.

O SR. CARLOS HAROLDO NOVAK – Isso.

O SR. – quer dizer que a tendência, quer dizer que o aeroporto fica mais caro ainda, uma segunda questão.

O SR. CARLOS HAROLDO NOVAK – A gente gostaria que o combustível reduzisse, aí sim, acho que o equilíbrio seria por aí.

O SR. – Sim, eu gostaria de tudo, porque todo mundo tem essa mania, tudo que é do Governo tem que diminuir, eu quero diminuir o cafezinho que não é do Governo.

(vozes sobrepostas)

Porque é engraçado, você vai discutir e não, água é cara, água é sempre cara, sempre, cerveja é que é barata. Só que você com uma garrafa de cerveja paga uma semana de um abastecimento de uma casa aqui. O sujeito quer discutir que a conta d'água é cara porque ela é do Governo.

Então, o preço do combustível, eu acho que tem que reduzir também, mas essas taxas, a unanimidade é sempre derrubar o Governo. O Governo é sempre o inimigo número um, nesse caso, o caso dos custos dos aeroportos, a vítima, o próprio sujeito pode abusar do cliente, porque você está lá, refém dele, principalmente, não no seu aeroporto, mas no aeroporto do Doutor Jaime, você fica lá refém porque você fica três, quatro horas esperando o avião, e é uma coisa fantástica essa conta não é?

Você imagina um aeroporto e um Avião, se tivesse que fazer uma conta, para a seguinte conta, eu vou para o Rio, aí, eu preciso chegar lá uma hora antes, logicamente que aqui não é fácil, eu tenho que sair de casa uma hora antes da uma hora antes, dependendo se eu morar lá na Vila Prudente, duas horas antes, lá de Vila Prudente, que é perto do Rio, é mais perto do Rio do que o Aeroporto, então, eu saio duas horas antes, mais uma hora antes, dá três horas antes, fico uma hora dentro do avião e já são quatro horas, paro lá no Santos Dumont e aí lá, arrumo mais um monte de rolo para pegar um taxi para depois ir para o lugar para onde eu vou que é mais uma hora, então já deu, três horas, mais uma hora de avião, quatro horas, cinco horas, se eu pegar um taxi em casa e ir para o Rio de Janeiro, demora cinco horas.

Essa uma hora antes, esse tempo todo que tomam das pessoas não é tão pouco assim, é muito, o sujeito esta cada vez mais com pressa, teoricamente, não é? Então, voltando à questão do Aeroporto de Congonhas que a gente já não fica lá há tanto tempo, é menos, não é?

Mas, tem que ter também e agora volta na questão da mediação, assim como o sujeito, o cliente, é o refém da Companhia Aérea, porque essa relação é absolutamente desequilibrada, este tipo de concorrência é um tipo de concorrência aonde a gente costuma chamar os funcionários da SABESP de um tipo de negociação onde a Dona Maria que paga a conta d'água não entra.

Eu quero aumentar meu salário, aumenta sim tal e funcionário com o Governo e a pessoa que vai pagar a conta não participa do debate, todo mundo, o Sindicato quer aumentar o salário, a Diretoria aumenta salário, mas a Dona Maria que paga a conta d'água vai sobrar para ela, não participa da discussão.

Então, nessa solicitação, o usuário que vai ficar refém do cafezinho, porque o sujeito paga 100 mil porque ele vai tomar do usuário, porque o usuário não tem para onde ir, ele está ali, ele vai ser atropelado se ele tentar sair de Congonhas para tentar tomar café em algum lugar que o Deputado Vicente Candido com toda a sua habilidade para atravessar a rua corre um risco enorme no negócio de tomar um café a cinco reais.

Mas este tipo de situação tem que ser cercada e o preço tem que ser regulado, coloca o preço regulado como o preço razoável, não precisa ser o mesmo preço do botequim da esquina, mas um preço que seja razoável, solte a licitação que você vai ver.

O SR. CARLOS HAROLDO NOVAK – Preço máximo nos produtos

O SR. – É, preço máximo nos produtos, porque é fácil montar essa licitação para poder garantir que não seja abusivo esse processo.

Volto a dizer, falta nessa relação do aeroporto o regulador que diga, olha, existe um sujeito aqui que é frágil e que ele é fundamental, porque toda relação monopolista, ela tende a humilhar o cliente, assim é na água e assim é no aeroporto também, mas então, tem que ter alguém que regule este processo porque na negociação com a Companhia, na discussão dos pontos, dos preços, das promoções, dos horários, tudo isso são regulamentações que precisam ter alguém que faça essa mediação.

E não é justiça porque é de alguém que entenda do assunto, então, alguém que saiba e que conheça, por exemplo, e saiba decidir, olha, aqui este café não está caro, às vezes o Juiz lá não sabe, então, a idéia é essa, foi licitado assim e eu não posso mexer, o Juiz vai falar. Então, é legal, mas não é justo, e a justiça só resolve o que é legal, o Dr. Fernando Capez é especialista. Eu estou falando do que é justo e do que não é justo para uma pessoa que é fundamental no processo, que é o cliente.

O SR. – Ainda nessa linha Senhor Carlos, só para deixar também claro, aqui na Casa eu sou oposição e sou minoria, mas nessa CPI eu sou Governo e eu estou do outro lado aqui, eu sou do Partido do Governo Federal.

Mas aqui o que esta em debate é a questão conceitual, porque nós, a CPI o debate público terá que ajudar construir outra cultura, porque eu acho que nós ainda estamos nos resquícios de uma cultura de que o transporte aéreo no Brasil foi feito para a elite, foi feito para o luxo, foi feito para hobby e muito pelo para servir que é o direito de ir e vir, que é constitucional.

Então, eu acho que está muito dentro desta concepção, e daí o fato da INFRAERO com essas taxas todas, tem lá o lucro e ser superavitária, mas ela se esqueceu do Direito do Consumidor de regular isso, como foram feitas as regulamentações do pedágio agora recentemente, você dá a tarifa máxima ou então pelo menos em alguns produtos você tem como regular isso na licitação 8666, porque senão fica (ininteligível), o individuo v ai lá, ele quer fazer o negócio dele ele coloca um preço que para a INFRAERO é ótimo, mas ele vai ter que cobrar seis reais do coco verde para ele cobrir o custo que ele disputou a licitação.

Então, a parte frágil aí como o Deputado está dizendo é o consumidor e aí vêm os impostos, ai vem a própria cabeça das empresas aéreas onde elas são exclusivas e quase que é proibitivo, você pega as linhas aéreas aqui do interior de São Paulo que é um negócio que esmaga o consumidor.

Acho que um dos objetivos aqui dessa Comissão de fazer o debate, ainda mais nesse momento aonde o Brasil vem se reorganizando, está lá no Congresso Nacional a tentativa de fazer outro Código Aeronáutico, e eu acho que tudo isso vai ter que aparecer no debate, para que seja democratizado, e até porque o número de usuários do Sistema Aéreo do Brasil ainda é muito pequeno.

As empresas, eu acho que o leque de empresas disponíveis também, ainda é muito pequeno, nós estamos hoje muito mais dependentes das empresas internacionais que fazes as linhas internacionais do que, porque as empresas brasileiras, praticamente nós temos uma empresa que faz linha internacional aqui fora da América Latina, então, eu acho que uma das contribuições que a gente deve dar aqui enquanto Autoridade Pública tanto do lado de lá do Executivo, como do Legislativo aqui, é procurar baixar isso, e para isso essa Casa aqui já votou, por exemplo, o projeto baixando o ICMS, então, nós não tivemos a sorte do Governador sancionar, mas estamos discutindo novamente isso é para que a gente venha discutir um acesso, democratizar esse direito de usar o transporte aéreo.

O SR. CARLOS HAROLDO NOVAK – Dentro deste contexto de oferecer o melhor possível para o consumidor, a gente, com as ferramentas que a gente tem, hoje é a Lei 8666 e a gente espera que haja um avanço nisso, a gente tem feito um esforço muito grande para oferecer um bom serviço a um custo razoável para o nosso cliente que é o passageiro.

O SR. – Só para primeiro agradecer a presença do Senhor Carlos que está aqui, respondendo pelo Aeroporto de Congonhas. Eu tive uma informação no início da sua exposição que me preocupou, você disse que nós temos um excesso de praticamente 20% da capaci-

dade do aeroporto, porque se nós estamos falando de praticamente dois milhões a mais de pessoas do que suporta o aeroporto, isso me preocupa. Esse excedente, como está sendo suportado pelo aeroporto e mais que isso, isso gera alguma situação de risco para a segurança da utilização do aeroporto?

O SR. CARLOS HAROLDO NOVAK – Não, não há esse risco. Na verdade, as obras que foram realizadas em Congonhas, que foram concluídas em 2006, elas não contemplaram a área do check in, que deveria contemplar, mas acabou não sendo feito e ficou para ser feito em um próximo momento que vai ser no ano que vem, e essa reforma do check in vai então alcançar esta capacidade de 14 milhões, mas o aeroporto está equilibrado mesmo com esses dois milhões a mais, eu diria que está estabilizado e as operações são bastante regulares.

O SR. – O único dano que sofre é o check in, então não suporta, a única área do aeroporto que não suporta.

O SR. CARLOS HAROLDO NOVAK – Apresenta filas um pouco maiores em alguns momentos de pico no check in, mas ainda assim dentro de uma lógica sem no juízo operacional

O SR. – Só para entender, é difícil até expor as pessoas ali, não é? Quando tem um acúmulo, a área é pequena ali no check in.

O SR. CARLOS HAROLDO NOVAK – Sim é, é uma área antiga, pequena e inclusive, nós temos o compromisso de manter conforme está porque é uma área tombada e então nós temos que ter, existe um compromisso com a Prefeitura de São Paulo de manter aquele piso, de alterar a configuração o mínimo possível, então a gente também tem dificuldades de obter essas licenças para fazer essas obras junto ao COMPRESA que é o órgão da Prefeitura que trata disso, então, a gente tem que passar por esse trâmite para poder então realizar essas obras, mas isso está sendo tratado e a gente espera poder oferecer à cidade um aeroporto ainda melhor.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Muito Bem, uma ultima pergunta, o Senhor ouviu falar na desativação do Campo de Marte para a instalação da Estação do Trem Bala? Existe essa possibilidade, é de seu conhecimento?

O SR. CARLOS HAROLDO NOVAK – Não é do meu conhecimento.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Gostaríamos de agradecer bastante a presença do Senhor, de sua colaboração. Na próxima Sessão Ordinária, nós iremos deliberar a data da nossa visita ao Centro de Manutenção da TAM e mais algumas oitivas.

Muito obrigado, um bom dia! Muito obrigado pela sua colaboração.

ANEXO 4

1º de outubro de 2009 — Oitiva do Sr. Comandante ALEX FRISCHMANN, Piloto-Chefe da TAM Linhas Aéreas
(transcrição realizada pela empresa BK Consultoria e Serviços Ltda.)

(...)

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Vamos então dar início ao depoimento do Comandante-Chefe, Alex Frischmann. Eu lembro que foi interrompido este depoimento, nós estamos retomando. Os deputados que quiserem perguntar... Eu teria já algumas perguntas para dar sequência às indagações que eu faria. Concordam que eu possa fazer algumas perguntas? (Pausa.)

Comandante, vamos retomar aqui. A TAM, em 2007, teve 43 incidentes com aeronaves. Estão todos registrados aqui pela internet. Então, desde avião da TAM com Presidente do Senado sofre pane e retorna a Natal; avião da TAM retorna ao aeroporto, após decolar no Rio de Janeiro; avião da TAM faz pouso de emergência em Guarulhos; avião da TAM faz manobra brusca para evitar colisão – é gravíssimo; avião da TAM arremete e assusta familiares e vítimas. Não vou ler todos os incidentes. Em 2008, nós tivemos mais 13 incidentes registrados. Inclusive houve um, esse foi em 2007, logo após decolar em Fortaleza, nós fizemos menção, avião caiu quase 10 mil pés. Bom, este ano, na segunda-feira retrasada, um avião da TAM estava para pousar no Aeroporto Santos Dumont, já iniciando procedimentos de aterrissagem, o piloto então arremete bruscamente e informa aos passageiros de que havia um problema técnico e não ficaram sabendo qual é o problema técnico.

Eu vou então, diante desse histórico, que vem desde 91, minha indagação é a seguinte. Quando ocorreu um dos mais graves acidentes, que foi aquele em outubro de 1996, o Fokker 100, ao iniciar a decolagem abriu-se o reverso e uma das turbinas funcionava e a outra o reverso foi acionado e puxava o avião para trás, desequilibrando e provocando aquela queda, eu tenho aqui o número exato, com 99 mortos. Foi a tragédia do voo 402. Primeira pergunta específica com relação a isso: Fokker 100, a abertura de um reverso durante a decolagem decorre da falta de manutenção adequada do equipamento? Essa é minha primeira pergunta.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Primeiramente, senhoras e senhores, bom-dia.

Com relação especificamente a esse acidente que foi o voo 402, que aconteceu em 96, eu, pessoalmente, não estava ainda na empresa e não tive acesso depois aos detalhes das investigações que decorreram e resultaram os elementos e fatores contribuintes determinantes desse acidente.

Eu diria que falhas, um acidente é decorrente sempre de uma sequência de eventos que, isoladamente, não aconteceria nada, mas eles se aliam de tal forma – a teoria que nós chamamos em segurança de aviação, a teoria do queijo suíço. São as fatias com os furos que se aliam e decorrem no mau resultado que é um acidente, como todos conhecem. Então, no caso, eu não poderia dizer se é decorrente de manutenção ou não. Não tenho informações sobre o 402.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – É que ele coincidiu com a falência da empresa na Holanda. Poucos anos antes a empresa havia falido e no meio técnico o comentário que surgiu é que parou de dar manutenção e parou de dar assistência. E sem embargo disso o Fokker 100 continuou funcionando durante muitos anos. Parece que até hoje está em operação.

Indago: a empresa fabricante do Fokker 100 ainda existe? Ela está operante? Ela está atuando?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Existe. O que o pessoal comentou-se muito em mídia principalmente que a Fokker tinha falido, na verdade do grupo Fokker foi o departamento de novos projetos. Assim como existem a Airbus, Boeing, Embraer, são empresas que ainda desenvolvem projetos e têm planos futuros de mercado, a Fokker na parte de novos projetos não existia mais, mas a Fokker até hoje existe, ela pertence a um grupo chamado Stork, um grupo holandês, alemão, inclusive ela participa de peças para Boeing. É fabricante de peças, provedor de peças.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – A manutenção das aeronaves Fokker 100 da TAM que operam no Brasil, ela existe? Como é feita a manutenção dessas aeronaves? Essa empresa dá assistência? Ela fornece as peças? Existem técnicos aqui no Brasil para orientar os técnicos da TAM?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Hoje, no momento, a TAM não tem mais o Fokker 100.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Não tem mais nenhum Fokker 100 operando?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Nenhum. Todos foram entregues.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – E a empresa sabe se planeja voltar a atuar com Fokker 100?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não. Não faz parte do projeto da empresa.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, aliviado, eu interrompo a sequência de perguntas relacionadas ao Fokker 100.

Eu quero agora retomar a questão do Airbus. Vamos ao acidente grave de junho de 2007. Julho de 2007. Esse avião decolou de Porto Alegre com excesso de combustível. Por óbvio que com excesso ou sem excesso a tragédia não teria sido evitada, mas existe um procedimento pelo qual a companhia aérea decola com mais combustível do que o necessário em razão de uma diferenciação de alíquota de ICMS de estado para estado? Como isso funciona e se isso se manifestou no caso do acidente? Eu estou querendo pegar precisamente o número do voo, eu já vou recuperá-lo aqui. Mas precisamente isso ocorreu nesse acidente de julho de 2007?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Um esclarecimento. Na verdade não é... O termo correto não seria excesso. Excesso é quando nós temos algo acima do limite.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Comandante, só para eu poder completar a pergunta então.

Teria ainda contribuído para o acidente o fato de o Airbus voar com quantidade de combustível bem superior à necessária para o trajeto Porto Alegre - São Paulo? Segundo, a TAM a aeronave teria deixado Porto Alegre abastecida com nove toneladas e duzentos quilos de combustível. Considerando que o A320 não gastaria mais do que quatro toneladas no trajeto, o aparelho teria voado com pelo menos quatro toneladas de querosene em excesso. Aí já se descontando a margem de segurança destinada a assegurar autonomia de voo no caso de imprevistos. Aí adicionados 10% do cálculo de consumo, acrescido da quantidade de querosene suficiente, enfim, aí vai dando uma explicação. Em virtude de os estados cobrarem alíquotas diferenciadas de ICMS do querosene a jatos, as empresas, objetivando economizar, passaram a adotar estratégias de abastecimento, conforme os preços mais baixos, o que nem sempre coincide com a desejável cautela assecuratória do trajeto.

Então, eu gostaria, em primeiro lugar, que o senhor fizesse um comentário, com relação a isso, no que diz respeito ao acidente envolvendo a aeronave da TAM no Aeroporto de Congonhas, voo 3054, em julho de 2007, que ocasionou a morte de tantos passageiros.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Reitero novamente. Não havia excesso de combustível. Tinha combustível além do chamado mínimo requerido. Quando se efetua o despacho de uma aeronave, o quanto combustível ela tem que levar. Por regulamentação, ela precisa de combustível para levar da etapa "a" para a etapa "b", ou seja, da origem para seu destino, 10% a fins do que é chamado de contingências, mais combustível do destino para uma alternativa mais distante, calculada pela empresa e mais o combustível para meia hora de uma espera feita a mil e quinhentos pés, a cerca de 450 metros de altura.

O SR. – Isso seriam as quatro toneladas?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não. Dá bem mais. A etapa por si só, eu não tenho os dados do voo nesse momento, posso até providenciar a Casa, chamado nosso despacho de voo, o combustível total eu não lembro quanto seria o mínimo regulamentar. E tinha o adicional desse combustível que foi colocado, chamado a título, a pergunta do nobre deputado, chamado de abastecimento econômico. Onde existe uma diferença de preços, vamos dizer assim, entre o combustível de uma origem e o destino pode ser influenciado ou não por alíquotas de ICMS, mas há uma diferença de preços, existe um coeficiente que torna que transportar esse adicional de combustível se torna economicamente vantajoso quando houver etapas subsequentes dessa aeronave, mas isso é feito dentro dos limitantes de decolagem e limitantes de pouso que interferem nos cálculos para pouso e decolagem do avião.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Posso?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Lógico, deputado.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Me preocupa... Quer dizer, nós temos... Se o senhor tem dificuldades de ter as informações do Fokker 100, imagina a gente. Então nós temos as notícias de jornal que não obrigatoriamente são todas completas. Eu sou técnico de outra área, da área de saneamento, e às vezes eu vejo as notícias nos jornais e nem sempre têm aquele rigor técnico que a gente achava que necessitava. Então, desculpa se eu agregar alguma coisa mais jornalística do que técnica à minha pergunta.

Mas o que me pareceu daquele acidente é que, primeiro, nós temos um aeroporto sobrecarregado e sobrecarregado tanto que depois se procurou reduzir o número de voos nele. Na época a TAM entregava até umas cartas querendo aumentar a velocidade do pouso dos aviões, mas isso anterior ao acidente do Fokker 100. Mas de qualquer maneira o que foi um aeroporto sobrecarregado com aviões... A impressão que me dá é de que um Airbus pelo peso e por tudo precisa de mais pista do que os aviões que originariamente pousavam no aeroporto, que fazia ponte aérea, na época dos turbo-hélices; depois vieram os Fokker 100 junto com os Boeing, aí depois os Airbus.

Minha primeira pergunta é a seguinte. Esses Airbus necessitam de mais pista para dar tranquilidade do ponto de vista de escape dentro da técnica para poder pousar? Segundo. Você agregar toneladas de combustível para pousar no aeroporto que já é complicado do ponto de vista de uso, que já é complicado do ponto de vista de pista pelo tamanho da pista que foi projetada para um período histórico anterior, você agregar a um avião que já é um avião além do que se esperava do projeto do aeroporto, você incluir num aeroporto desse combustível, peso, toneladas de peso, logicamente pelo movimento da inércia exige na frenagem mais espaço; eu não tenho noção disso porque não sou técnico nessa área, mas acho que mais ou menos razoável quanto mais pesado o avião mais distância ele precisa ou um sistema de frenagem mais eficaz, alguma coisa tem que acontecer. Então, me pareceu muito complicada esse tipo de atitude nesse aeroporto. Se agregarmos a isso o tempo chuvoso, que, por exemplo, mexe no coeficiente de atrito das pistas, portanto, exige também um tempo de frenagem maior para que não derrapagem do avião ou uma hidroplanagem do avião dentro do processo, quer dizer, complica mais ainda. O último. Porque a pista não estava também nas suas condições ideais e se discutiu até se poderia ter sido liberada para aquele pouso e tipo de avião. Até aquela senhora que esqueci o nome acabou

entregando o cargo pela liberação dos voos e tal, tal, tal, no próprio aeroporto, quer dizer, uma série de questões colocadas aí no queijo suíço, mas se agregou a essa questão também, porque teve um problema no próprio reversor também, que o avião teria entrado na pista para pouso numa velocidade acima da esperada para aquele aeroporto problemático, talvez no Galeão ou aqui em Guarulhos não tivesse problemas, mas naquele aeroporto, que é um aeroporto de emergência, vamos dizer assim, você entrar com a velocidade acima com um avião daquele tamanho, sem aquelas pastilhas que precisa ter para ajudar na frenagem num dia de chuva com mais tonelagem, parece que existe uma certa excessiva tolerância na segurança que provou o acidente que aconteceu ali. Não lhe parece razoável esse raciocínio?

O SR. ALEX FRISCHMANN – A percepção realmente provocada pela mídia e pelo impacto do acidente realmente leva... Muitos já me questionaram exatamente isso, então me permitia dividir em duas partes nas explicações.

Com relação a Congonhas, as proporções de um avião tipo Airbus 320 operando em Congonhas. A título de curiosidade, há muitos e muitos anos atrás, na época da Transbrasil e da VASP, operavam-se jatos muito, muito maiores do que o próprio Airbus. A Transbrasil operava o 767, que é um avião de grande porte, e a VASP operava o Airbus 300, que é também considerado um avião de grande porte.

E como isso é possível? A pista é pequena ou não é pequena? Não se trata de ser pequena ou não pequena. O avião tem limites, chamados de performance. Então em função do seu peso ele vai dizer o que ele é capaz de fazer. Se você tem essa pista, em função dela... É o contrário. Não é ele que força a operação na pista, são os limites físicos da pista, em detalhes, é o cumprimento dela; a altitude dela; a temperatura do ar, porque a aerodinâmica, tudo isso influencia; ela diz o seguinte: com essas condições ambientais, com essas condições físicas da pista e, principalmente, adicionando-se às margens obrigatórias de segurança na operação, você pode operar esse avião com o peso "x", especificamente; isso traduz-se em passageiros mais cargas.

No caso do Airbus 320, ele não é um avião grande para Congonhas. Você tem as limitações e ele respeita essas limitações, como foi o caso do 3054. Apesar de ele estar levando um adicional de combustível, como eu expliquei, que é o chamado abastecimento econômico, esse adicional, o peso dele previsto para pouso estava bem abaixo do máximo permitível para Congonhas com chuva, com pista molhada. Inclusive a (inaudível) acidentada é relacionada com cálculo, se não me falha a memória, aproximadamente um pouco mais de uma tonelada abaixo do peso.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Era mais do que o necessário para o trajeto e menos do que o limite máximo permitido. É isso?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Verdade.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mais do que necessário, mas estava dentro do limite?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Mas estava abaixo, um pouco mais de uma tonelada abaixo do limite para pouso com pista molhada.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Já que estava tudo tão perfeito, me dá uma explicação aí para ter acontecido o acidente.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Eu também gostaria de saber.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu quero fazer uma sequência de perguntas para chegar a esse raciocínio.

O SR. VICENTE CÂNDIDO – PT – Senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputado Vicente Cândido.

O SR. VICENTE CÂNDIDO – PT – O senhor está mudando já a pauta ou ainda...

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Não. Eu estou.

O SR. VICENTE CÂNDIDO – PT – Eu quero fazer uma pergunta nesse assunto.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Eu também.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – É porque eu quero fazer uma sequência. Claro, depois do Deputado Rodolfo e depois de V. Exa. eu vou fazer uma sequência de breves perguntas para recuperar o trajeto, desde a decolagem, com o combustível, até esse momento, a existência de um software para aquela determinada instalação, o posicionamento do manete, por que foi feito isso, por que voou com o reverso pinado. Eu vou fazer uma sequência de perguntas curtas, mas primeiro o Deputado Rodolfo Costa e Silva.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – No meio daquele bombardeio todo de jornais, volto a dizer aqui também que é a única informação que eu disponho tentando me lembrar do acompanhamento que eu fiz no caso do acidente, eu queria que o senhor me confirmasse se foi a TAM. Mas no mesmo período, praticamente na mesma semana que estava se discutindo toda essa questão das manutenções e que o reverso não teria funcionado; que o avião estava com a velocidade ou não estava; era a pista ou não era, Vicente Cândido não vai gostar muito, mas parecia aquela discussão do Palocci, vai acabar que o porteiro da casa lá é que era o culpado, aquele lá em Brasília. Quer dizer, é a pista, é o avião, é o reversor, é o combustível, no final vai ver que vão culpar os passageiros. Mas naquela mesma época apareceu uma notícia de que uma decolagem, eu não sei se em Santa Catarina ou no Paraná, teria sido suspensa ou proibida porque um avião que não me recordo qual era a companhia, queria sua confirmação, a gente pode até ir atrás, Presidente, mas certamente ele sabe, um avião foi proibido de decolar em um aeroporto no sul do Brasil porque ele teria fita crepe ou esparadrapo segurando parte da sua fuselagem. Vocês têm notícia disso? Aconteceu isso foi com o avião da TAM que foi barrado pelos órgãos de segurança de aviação porque estava com uma parte que usava fita crepe ou alguma fita colante para poder prender alguma parte da fuselagem do avião?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Primeiramente, não me lembro desse caso especificamente, não sei se ocorreu com avião da TAM ou não. Como curiosidade existe uma fita, não sei se é esse o caso, se foi observado isso ou não, chamada "spet tape", é uma fita metalizada que justamente ela aguenta altas velocidades e é para fins aeronáuticos. Só que ela só pode ser usada em áreas, por exemplo, pequenas escotilhas de acesso de manutenção, por exemplo, que você tem a perda de um dos fixadores, você tem um número mínimo que você pode sair, digamos, com um pequeno parafuso faltante, mas que são áreas que não comprometem a pilotagem, a navegação do avião, vamos dizer assim. Mas eu não sei dizer se esse seu questionamento foi com avião da TAM ou não. E quando foi.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputado Vicente.

O SR. VICENTE CÂNDIDO – PT – Sr. Presidente, eu queria explorar também um pouco mais esse tema. Queria saber qual o tamanho ideal da pista para esse tipo de aeronave,

porque as dúvidas que me surgem, por exemplo, um (inaudível) que carrega seis passageiros ele precisa de uma pista de 900 metros, pelo menos; um Learjet, mil e duzentos metros; a pista de Congonhas tem mil e seiscentos metros.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Fisicamente ela tem mil e novecentos metros, mas depois das suas reduções hoje ela está com mil, setecentos e um pouquinho.

O SR. VICENTE CÂNDIDO – PT – Não tem uma contradição aí para um avião com 200 passageiros e não sei quantas toneladas de carga, é segura ou não é essa pista de Congonhas para esse tipo de aeronave?

O SR. ALEX FRISCHMANN – É segura. Justamente como eu disse antes, respeitando-se as limitações. Então se eu tenho uma pista com uma redução, como é hoje Congonhas, existe uma IAC 301 que normatiza as dimensões físicas dela, consequentemente as aeronaves vão voar um pouco mais leves, onde há restrição do peso disponível para operação, respeitando-se esses limitantes, ela é segura sim.

O SR. VICENTE CÂNDIDO – PT – Em relação ao combustível, nós tivemos um episódio aqui na Casa que teve relação direta com o acidente, na ocasião eu tinha perdido aqui na Comissão de Finanças uma votação para diminuir ICMS do querosene da aviação, perdi de nove a zero. Depois do acidente da TAM com a vinda aqui de um técnico da ANAC atestando de que o avião estava com sobrecarga de combustível, eu reverti a votação aqui na mesma Comissão de nove a zero a favor do projeto. Eu não estou dizendo que isso é o fundamental, mas, de qualquer forma, acho que é uma matéria que o Estado de São Paulo e a Assembleia têm que se debruçar, porque existe a chamada divisão fiscal, várias empresas abastecem fora de São Paulo porque dos grandes consumidores de combustíveis, São Paulo consome 40% do combustível da aviação, eu acho que é o único grande estado que tributa em 25% de ICMS para o combustível da aviação. Isso é um absurdo. Várias empresas, a VARIG veio aqui na ocasião, VARIG e GOL, e disseram: nós abastecemos, nós saímos daqui, nós mandamos carga por caminhão para o Rio de Janeiro, de lá a gente abastece as nossas aeronaves e viajamos pelo Brasil inteiro e fora do Brasil, porque lá é mais barato, o combustível é 13% de tributação. Então eu acho que eu chamo a atenção esse relatório da ANAC com esse atestamento na ocasião e chamo a atenção para o Governo do Estado de São Paulo e para a Assembleia de que precisa mexer nessa questão tributária. Eu acho que a questão tributária tem que ser, sobretudo, um instrumento de desenvolvimento econômico. São Paulo está perdendo recursos em caixa com isso, porque as empresas abastecem menos em São Paulo e abastecem mais fora de São Paulo, e, via de regra, talvez acabe sobrecarregando a aeronave nessas questões.

E também na ocasião logo depois na polêmica do acidente eu ouvi uma exposição de um empresário dizendo que se tivesse aplicado a tecnologia na aplicação do produto químico através dos bombeiros teria evitado a explosão, o fogo do acidente. E que por cerco aí do monopólio do produto químico isso não é possível, mas tem hoje produtos químicos no mercado adequado que você blinda a aeronave e você evita acidentes e incêndios naquela proporção. O senhor tem informação disso, qual o grau de veracidade desses tipos de produtos no mercado?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Eu não sei exatamente sobre esse questionamento do senhor o que ele quer dizer com esse produto químico. Existe um trabalho mundial na indústria da aeronáutica, que não é exatamente num caso como foi o caso do 3054 que é um sistema de inercialização dos tanques de combustível. Esse projeto surgiu do acidente do TWA nos Estados Unidos, nos anos 90, que citou que talvez por causa de um curto circuito, outros dizem que foi omisso, esse é um grande mistério...

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Dizem que a aeronave ficou muito tempo no pátio e houve um superaquecimento solar.

O SR. ALEX FRISCHMANN – E como tinha pouco combustível fica muito vapor e esses vapores teriam entrado em auto-ignição. Então, na verdade, existe um projeto mundial que deverá ser implementado nos próximos anos, os fabricantes estão trabalhando nisso, todos os grandes fabricantes de aeronaves, que é um sistema de inercialização, não sei com que gás, se é um gás um nitrogênio ou um outro gás diferente para inibir esse assentelamento, mas não teria nada a ver com o caso do 3054. Não sei se é isso que o senhor está se referindo.

O SR. VICENTE CÂNDIDO – PT – Não. O que eu ouvi de exposição foi que os Estados Unidos aplicam já esse produto dessa natureza e de que aqui no Brasil...

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não sei se é o combate a incêndio dos bombeiros.

O SR. VICENTE CÂNDIDO – PT – E que aqui no Brasil pelo cerco do monopólio acaba não tendo acesso ao mercado.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Nessa parte eu já não saberia responder.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor tem alguma teoria para essa explosão no ar do TWA?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não. Nenhuma.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Curto circuito? A conclusão dos investigadores foi a de que o avião ficou a tarde inteira sob forte calor no pátio do aeroporto e decolou à noite; logo após a decolagem explodiu. Meses após houve um avião da Swissair também de Nova York para a Europa que houve uma sequência de curtos circuitos. Então é problema de fiação talvez?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Pane elétrica, parte elétrica da Swissair.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu quero recuperar o seguinte.

O Deputado Rodolfo colocou muito bem. O avião decolou de Porto Alegre, do voo 3054, com mais combustível do que era necessário, embora dentro do limite, mas mais do que era necessário. Segundo. Ele decolou com o reverso pinado. Esse é um fato?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Sim, é verdade.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quería que o senhor explicasse, rapidamente, o que é o reverso, o que significa reverso pinado, quantos reversos existem na aeronave e aonde eles estão localizados?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Perfeitamente. Então na sequência racional da explicação, o reverso nada mais é do que um dispositivo mecânico que você bloqueia a exaustão, os gases de exaustão do motor, revertendo ele para frente. Cada motor, no caso do Airbus 320, especificamente, não podia dizer para outros aviões, mas normalmente é uma prática

comum, é um conjunto reversor por motor. Então o avião tem duas turbinas, dois motores, ele teria um conjunto reversor por cada motor.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Dentro de cada motor, dentro de cada turbina existe esse dispositivo?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Ele é ao lado da turbina, não é dentro, não é uma mecânica dentro, é a carcaça dele onde a turbina está montada, a carcaça inteira translada e bloqueia. É como se tivesse umas portinholas, vamos dizer assim. Muda um pouquinho o desenho da filosofia técnica. Tem gente que chama de cascata, tipo grade. No caso do Airbus 320 especialmente mais um (inaudível) que era o avião acidentado, é uma cascata. E ele reverte o fluxo, não reverte todo o fluxo de tração, ele reverte só praticamente uns 40 ou 50% desse fluxo. E isso é a principal explicação por que os manuais não contabilizam a utilização do reverso para pouso com pista molhada. Na verdade, os cálculos de distância de pouso consideram-se exclusivamente os freios. Os reversos eles auxiliam, na prática, é a economia de freios. Você tendo uma resistência contra o movimento ele demanda menos dos freios.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Sistema de frenagem.

O SR. ALEX FRISCHMANN – É o freio tradicional.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Repercuta diretamente na roda?

O SR. ALEX FRISCHMANN – É a roda. Propriamente dito. Fisicamente a roda.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – E os reversos auxiliariam essa frenagem na roda?

O SR. ALEX FRISCHMANN – A usar menos o freio, vamos dizer assim. Na verdade... Tanto assim, uma curiosidade, o Airbus 380, se não me engano, depois vou checar isso, o projeto dele prevê reverso para os motores internos, ele tem quatro motores, não tem quatro reversos, só tem dois, para usar menos.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Só para orientação, existe... O reverso é um dispositivo que fica ali acoplado junto à turbina, ele auxilia a frenagem, já que a frenagem é feita na roda, no momento em que há o contato com o solo e, quando há necessidade, são acionados, no caso de duas turbinas os dois reversos, para auxiliar a frenagem.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Na verdade, ele não auxilia. Ele economiza freio. Na verdade, o que vai parar o avião é freio. A gente usa na aviação um ditado: o que para avião é freio. É um ditado nosso.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Se eu tenho um reverso... Reverso pinado significa quebrado?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não. Não é uma falha. É um procedimento de manutenção. É previsto pelos manuais do fabricante e pelas normas técnicas. No caso de curiosidade do (inaudível) opção de fazer a rigagem, que vem da palavra "reaging", que é da estrutura mecânica de translado. Então não era uma falha, ali precisava ser feito o realinhamento dos atuadores. E como para você evitar que haja qualquer abertura inadvertida, ou seja, que esse reverso abra na hora que não é para abrir, por segurança você pina o reverso. Então na verdade podemos dizer que a pinagem é um item de segurança.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas esse adjetivo pinado, pinado é uma expressão técnica ou uma figura de linguagem?

O SR. ALEX FRISCHMANN – É técnica.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pinado significa travado?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Travado.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Travado; inoperante?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Travado mecanicamente. Realmente é um pino de quase seis polegadas que você introduz no dispositivo e evita, mesmo que seja comandado por algum motivo, ele não consegue...

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Segundo o fabricante, não tem nenhuma influência na segurança do avião?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não. Tanto assim que as próprias análises de pouso, chamadas análises de performance, não contabilizam o reverso. O reverso aí sim ele é integrante da frenagem do avião quando ele tem o que nós chamamos de pistas contaminadas, quando pousamos com pistas alagadas, ou, por exemplo, com neve, neve derretida porque aí o comprometimento é muito grande.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Só uma pergunta...

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Mas ajuda se houver um erro de ângulo. Pelo menos é a sensação que a gente tem quando pousa nos aeroportos, que de vez em quando o piloto abusa mais ou menos do reverso. Depende da posição que ele pega na pista, a velocidade que ele entra.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Na verdade, é o ruído. Ele faz mais barulho do que a eficiência, tanto é que o reverso, hoje, os aviões mais modernos, Airbus é um deles, só tem efetividade em alta velocidade. Se você comandar ele em baixa velocidade, ele faz uma barulheira, o avião treme, mas não acontece nada. A título de curiosidade também na Europa muitos e muitos países, eu não vou dizer todos, mas a maioria dos países, você não opera o reverso, você não utiliza o reverso para pouso, justamente para questões ambientais e sustentabilidade de ruído, o reverso você só vai usar em caso de emergência, não para parar o avião. Então você não comanda o reverso no pouso, por exemplo.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Agora eu pergunto, um reverso apenas funcionando e o outro travado, como disse o Deputado Rodolfo Costa e Silva, e, portanto, inoperante, ele pode provocar um desequilíbrio no ponto central da aeronave no momento da aterrissagem.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não. Ele não provoca um desequilíbrio; ele provoca a chamada assimetria. É como se estivesse, por exemplo, empurrando um carrinho do supermercado pelas pontas com as duas mãos e, de repente, eu tiro uma das mãos, o carrinho dá uma pequena entortada, vamos dizer assim. Isso é facilmente controlado pelo piloto ou

através do leme de direção ou do mini-volante que ele tem do lado dele, que é o controle da rodinha de nariz. Existe uma assimetria, mas não é uma perda de controle.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Essa assimetria em ocasiões em que a chuva intensa e a pista está molhada ela pode se manifestar de uma maneira mais efetiva do que se a pista estiver seca e com o tempo bom?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Se for utilizada a técnica adequada de (inaudível) de reverso, não. Você pousa com pistas molhadas ou com vento de lado muito forte, você toca, baixa o nariz, na hora em que você tiver o tripé que é o triângulo de força estabilizado você comanda o reverso no máximo.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Na avaliação de V. Sa. que está aqui como “expert”, repito, e não como testemunha que depõe sobre fatos que caíram ao seu conhecimento, o fato de uma pista estar molhada e as condições meteorológicas serem de instabilidade forte, temporal com ventos fortes, não influencia no momento em que a aeronave aterrissa com uma assimetria em razão de um dos reversos estar travado e outro operante? Pela sua avaliação técnica.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Como piloto falando realmente, quando tem condições adversas, assumindo as características com condições adversas, chuva forte, ou, por exemplo, vento, turbulência, etc. e tal, isso demanda técnicas de pouso. Se forem utilizadas as técnicas adequadas, não.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor tem conhecimento da informação de que o avião Airbus A320 da Presidência da República, idêntico ao da TAM, não voa em hipótese alguma com o reverso pinado? O senhor tem conhecimento dessa informação?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não. Não sei quais são os protocolos utilizados pela Força Aérea.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Seria um fator de maior segurança voar com os reversos operantes do que pinados ou isso não tem influência?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Como piloto eu diria que são elementos complementares. Não são dedicados à segurança especificamente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – A ANAC... E a ANAC ou o Ministério da Aeronáutica que autoriza a decolagem de acordo com as condições técnicas?

O SR. ALEX FRISCHMANN – A Agência. A ANAC.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – A própria Agência. A ANAC autoriza a decolagem e aterrissagem de aeronaves com reverso pinado?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Autoriza, exceto para Congonhas hoje, que existe a norma IAC 301, na qual ela demanda que seja obrigatória a operação normal de todos os sistemas que são ditos como contribuintes para a desaceleração, para parada de aeronave. Congonhas, não. Mas em outros lugares não tem restrição.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Existem outros aeroportos no Brasil cuja pista de pouso seja de igual comprimento ou inferior ao do Aeroporto de Congonhas.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Nós temos várias pistas.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – E nessas é autorizada a aterrissagem com o reverso pinado?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não há nenhuma restrição pela Agência, exceto para a operação do Aeroporto Santos Dumont que é uma operação específica e demanda treinamento específico.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Para Santos Dumont existe essa restrição?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Existe.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Santos Dumont e Congonhas?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Congonhas não era e ficou na categoria como aeroporto especial, demanda treinamento específico.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Não lhe parece haver uma diversidade de critérios para situações assemelhadas? Pistas curtas, em duas delas se proíbe a aterrissagem com reverso pinado; nas demais, se permite. Não lhe parece uma assimetria no caso de tratamento? Ou existe justificativa para essa diferença.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não chegaria a dizer justificativa, mas as outras pistas não são pistas tão curtas assim. Realmente a que opera em linhas aéreas, Santos Dumont é a mais curta.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Por que a ANAC passou a proibir que aviões com reverso pinado aterrissassem em Congonhas? O que mudou diante do acidente para agora? Qual é, em termos de avaliação de critérios de segurança?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Realmente não saberia dizer por que a ANAC, quais são os critérios que a ANAC ponderou na emissão da normativa dela. Não saberia dizer.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Vamos então agora ao momento. O avião então decolou...

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Pela ordem, senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Tem a palavra o Deputado Rodolfo Costa e Silva.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Me pareceu uma incongruência na sua resposta. V. Sa. falou que nós temos pistas mais curtas que o Congonhas. Santos Dumont é mais curta?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Bem mais curta. Mil trezentos e vinte e três metros.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Teresina é mais curta?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não lembro de cabeça os valores, mas temos outros aeroportos, Ilhéus (inaudível).

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Sem contar os urubus e as aves que ficam por ali. Teresina é um aeroporto perigoso, mas a cidade é maravilhosa.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – A pista do aeroporto é perigosa em razão do acúmulo de aves, principalmente urubus. Em Porto Alegre parece que são gaivotas.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Por acaso tem um sujeito que a porta do barraco dele é exatamente no centro da pista de Teresina. O bico do avião aponta para a casa dele. Deve ser emocionante.

Quer dizer, se eu tenho pistas menores, se eu não tenho nenhum outro motivo para poder liberar que o reverso seja pinado nesses aeroportos todos, embora eles sejam menos usados... Só se for essa explicação, o que não me parece plausível. Então deveria ser um procedimento em cima do comprimento da pista. Do tipo: a partir de mil e setecentos metros, menores que dois mil metros, não pode ser pinado. Não me parece que se eu tenho uma pista de mil e trezentos e pode descer com reverso pinado e outra pista tem mil e setecentos, sei lá, e aí é proibido. Isso é uma incoerência. É uma coisa administrativa que foi criada para dar uma resposta para a opinião pública aqui no aeroporto, mas do ponto de vista técnico eu não estou conseguindo ver sustentação na posição da ANAC. É isso que eu achei uma incoerência.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Completando, há uma certa perplexidade da nossa parte, porque se não pode pousar com reverso pinado em pistas curtas, não deveria ser permitido nunca e não até o acidente é permitido, a partir de então é proibido, e só proibido para determinadas pistas e para as pistas menores continua permitido. Então, não existem critérios objetivos? As análises são sempre casuísticas assim?

O SR. VICENTE CÂNDIDO – PT – Senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputado Vicente Cândido.

O SR. VICENTE CÂNDIDO – PT – O A320 pousa em Santos Dumont?

O SR. ALEX FRISCHMANN – O 20... Tem um 20 especial chamado (inaudível), ele está certificado e nós não operamos; operamos só o 319; é um 320 um pouco mais curto. Ele é certificado para Santos Dumont.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então os critérios são casuísticos?

O SR. VICENTE CÂNDIDO – PT – O 320 faz voo para o Brasil inteiro?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Para o Brasil inteiro e para fora também.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Querida que o senhor fizesse, se é que o senhor pode fazer também algum comentário com relação a isso para que eu retome o momento da aterrissagem naquele fatídico dia.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Realmente, como eu disse antes, o reverso não é contabilizado para distância de pouso, ele não é necessário para parada da aeronave. O que para avião é freio.

Pistas mais curtas. Não é proibido sem reverso para pistas mais curtas. Foi proibida a operação em Congonhas. E o Santos Dumont é uma pista menor, com operação específica, com obstáculo e tudo mais.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Dr. Alex, desculpe interrompê-lo. Tecnicamente, o que o senhor está dizendo é o seguinte. É romântica a decisão da ANAC, é psicológica, não tem motivo, porque se eu não preciso do reverso, se o reverso não faz parte da questão do item de segurança do avião, não tem motivo para a ANAC proibir. Eu posso parar em qualquer pista com ele pinado. Não tem por que proibir. Às vezes eu não consigo me explicar. Quando V. Sa. fala...

Eu quero saber o seguinte. Essa foi uma decisão da ANAC absolutamente romântica? Porque se o reverso não é necessário, está certo, eu não tenho por que proibir. Você falar: Olha, Rodolfo, o avião não precisa de pneu para pousar. Ele pousando... Sendo que não é verdade, mas fazendo aqui pelo absurdo. Mas se não precisa de pneu, e proíbe pousar sem pneu, eu vou falar: Não! Calma aí! Tem alguma coisa errada. Ou é romântica a exigência, ou não é romântica. Você coloca uma exigência no aeroporto, só naquele aeroporto... Porque está me parecendo totalmente incoerente, pela sua explicação, eu estou entendendo o que o senhor está falando, mas está me parecendo totalmente incoerente a decisão da ANAC. Quer dizer, é aquela coisa que o Deputado Fernando Capez falou, é na base do caiu, a gente inventa alguma coisa, alguma regra nova. Como não caiu lá em Teresina no barraco do sujeito que tem a casa dele na porta, lá não precisa proibir. Pode até ser mais curta. Está parecendo isso, um casuismo onde, pela sua explicação inicial, do ponto de vista técnico, não tem a menor lógica a proibição do pouso pinado no Aeroporto de Congonhas ou no Aeroporto Santos Dumont, a não ser que me apareça uma explicação nova aqui. Eu não estou vendo.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Por isso, como eu disse no início da resposta, eu não sei dizer o que a ANAC considerou para a emissão dessa normativa.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas eu vou fazer uma pergunta agora, pediria apenas – já deu para perceber que ele notou isso, observou, o Deputado Rodolfo Costa e Silva que vai ser o nosso relator da área de segurança de transporte aéreo, que chama mesmo a atenção o fato de que se é proibido pousar em Congonhas com o reverso pinado, travado, é porque isso se deve a uma necessidade de segurança, a uma exigência de segurança, uma cautela de segurança, que não foi observado isso na data em que ocorreu aquele acidente, porque na época era permitida, naquela época não se adotava essa cautela de segurança.

Agora eu quero fazer uma pergunta. O que significa esse aparelho chamado software FW3? O que é este software e qual a sua finalidade?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Na verdade, o termo correto é o H2-F3; é uma versão que era... A TAM, voltando um pouco o tempo, a TAM tinha em sua frota o chamado H2-F2, ela estava padronizando todos os aviões com esse software. Esse software e o que o senhor falou do FWC é o Flight Warning Computers – computador de alertas de voo.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Flight Warning Tree? É este aqui?

O SR. ALEX FRISCHMANN – O correto é FWC H2-F3.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – É esse mesmo aparelho?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Esse mesmo a que o senhor está se referindo. Esse software não é relacionado necessariamente com alertas. A Airbus emitia um boletim que é considerado como um boletim opcional que era o termo que a Airbus utilizava de um problema que existia num receptor de rádio, para operação por ILS, operação por instrumentos. Eles consertaram, vamos dizer assim, esses problemas indevidos, espúrios que aconteciam de

vez em quando, e colocaram outros, agregaram outras melhorias genéricas que passam por esse computador. Este computador ficou famoso na época do acidente porque ele tinha um alerta, nos aviões já existira um alerta que é o chamado "retard", que é um aviso aural, uma voz gravada que fala para o piloto um lembrete para ele retardar as manetes para o pouso, tinha um outro alerta que falava se houvesse uma assimetria de manete, acho que é uma das dúvidas do senhor, dos manetes de potência e que fosse comandado um dos reversos, estando com essa assimetria das manetes, e ele daria, além do "retard", um alerta visual, um alerta sonoro, blim, blim, blim, blim, blim, blim, blim, e uma mensagem na tela...

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Talvez para que essa explicação fique um pouco mais clara, porque esse software então é para comunicar ao piloto no caso de uma aposição equivocada das manetes?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Na verdade, não era para isso. Era para... Uma das características desse software era isso. Ele tinha muitas coisas envolvidas, principalmente que não eram para segurança de voo.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, por exemplo, imaginemos que um piloto num momento de aterrissar, depois eu vou perguntar como é que devem ser colocadas essas manetes, ele ao invés de colocar a manete em desaceleração, ele coloca em aceleração. Esse software faz o quê? Que tipo de alarme soa dentro da cabine?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Se uma manete ficar, ou for deixada, ou ficar em aceleração e for comandado o reverso da manete reduzida, se não for comandado o reverso não acontece nada, não dá nenhum alerta. Se for comandado esse reverso ele dá esse alerta visual, sonoro e há uma mensagem de texto no instrumento, no painel.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Como é que as manetes devem ser posicionadas no momento da aterrissagem de uma aeronave Airbus. São duas manetes? Como é que isso fica posicionado? Dá uma, através da linguagem falada, uma visualização de onde está esse manual e como devem ser posicionadas essas manetes?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Perfeitamente. Então, na verdade, o acelerador do avião é como se fosse um acelerador de barco: uma alavanca para cada motor, só que ela tem quatro motores, então são quatro alavancas que ficam num painel central na sua lateral. Então você coloca normalmente o comandante que está na esquerda ele usa a mão direita, tem quatro alavancas, no caso do Airbus 320 são dois motores que ficam na posição avante, vamos dizer assim. Tem umas travinhas que é decolagem, subida, potência máxima contínua, tem várias características e durante o voo em posições normais ele fica numa posição chamada potência de Kline, e o "autothrust", ou seja, o avião utiliza a potência necessária em função de as manetes estarem na posição de Kline. Para pousar, ela fica nessas condições, quando estiver próximo ao toque, isso só o piloto decide exatamente em que momento adequado para ele tirar...

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Contato com o solo?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Ou próximo ao solo. Não tirar muito cedo, porque de repente ele perde a tração dele e pode dar uma afundada muito brusca, ou de repente ele tem um pouco mais de energia ou tem um vento ajudando ele, então ele pode tirar um pouco mais cedo ou um pouco mais tarde, mas não mais do que no toque; tocou, é o limite para trazer essas manetes para a marcha lenta, ele puxa fisicamente até ela bater numa travinha; você sente: puxa a alavanca e bate, até entrar na marcha lenta.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Ele puxa as duas alavancas para a desaceleração.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Marcha lenta. Ou seja, eu paro de ter tração nos motores.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Isso dentro de uma posição seria para trás.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Para trás.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – A posição mais...

O SR. ALEX FRISCHMANN – Retardada. E aí tem um batente físico, ou seja, não pode passar daí.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então às vezes quando dá o impacto e a gente fala "piloto mão dura", que bate muito forte, é porque ele se assustou momentos antes e desacelerou instantes antes do toque?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Eu não diria isso. Tem muitos fatores. Às vezes uma rajada de vento, temperaturas altas. De repente vários fatores podem dar esse...

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Tudo bem. Prossiga seu raciocínio então. Aí no momento do toque ele retrocede as manetes.

O SR. ALEX FRISCHMANN – As manetes.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – No caso específico deste acidente do voo 3054 a informação que, parafraseando o Deputado Rodolfo Costa e Silva, nos chegou pela mídia, não pelos laudos periciais, e inclusive o depoimento de um promotor de justiça que atuou junto com o delegado de polícia no inquérito policial instaurado aqui no 1º Distrito Policial, é de que uma das manetes deveria ter sido colocada na posição de retrocesso, seria a manete do reverso operante, e a manete do reverso pinado, travado, inoperante, deveria ter sido colocada num ponto neutro, que na linguagem automobilística seria o ponto morto. Seria isso? Uma no retrocesso e inoperante no ponto morto?

O SR. ALEX FRISCHMANN – O que eu posso dizer pelos dados que também tive acesso pela mídia, porque eu, tecnicamente, até hoje nunca tive acesso aos dados oficiais da degravação das caixas, pelo que apareceu gravado é que uma manete, o ângulo dela estava na posição de Kline, ou um pouquinho abaixo de Kline, ou seja, uma manete foi retardada, ou seja, foi gravado que ela veio para a marcha lenta, como o senhor falou que seria o ponto morto, mas é a marcha lenta, nessa tração mínima, e o outro ângulo foi ligeiramente só retardado, mas não veio totalmente à marcha lenta.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Entendi. O reverso que estava operante foi colocado na posição de retrocesso?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Marcha lenta.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Marcha lenta.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Foi.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – E o do reverso pinado?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Ficou ligeiramente um pouquinho abaixo do que estava originalmente. Não chegou a ficar na marcha lenta.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Ele não chegou a posicionar para a frente na aceleração?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não. Pelo que está gravado, não.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Ele trouxe... Ele colocou no ponto neutro ou colocou no ponto de retrocesso?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Pelo que está gravado que ele baixou só um pouquinho. Não chegou a ir até a marcha lenta. Essa é a dúvida e por que iremos aguardar as investigações e isso é o que está gravado. Não sabemos se foi deixado lá...

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – É que tem uma imagem de televisão gravada em que ele mantém a aceleração; ele não sofre nenhuma desaceleração.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Porque o motor direito estava na posição de Kline, mas em vez de trazer também para a marcha lenta, esse motor direito começou a gerar tração, por isso que o avião continuou veloz.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas o motor direito não foi colocado abaixo do ponto neutro.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Ele foi mantido na posição de aceleração.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Ele está um pouquinho abaixo de onde estava originalmente. Um pouquinho para trás.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Ah! Sim. Ele continuou em aceleração, mas menos acelerado e não chegou até o ponto neutro.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Ângulo de manete.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Esse software existente alertaria o piloto do que estava acontecendo naquele momento, se estivesse instalado na aeronave?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Eu não saberia responder, porque não sabemos exatamente o que aconteceu para ter gravado dessa forma. Então não saberia se teria eficiência, eficácia, aliás, que é a palavra correta, esse alerta, esse software ou não.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu não vou pressioná-lo.

Muito bem. Perguntas. Essa questão das manetes serem colocadas na devida posição, porque isso pode apresentar um perigo tanto na aterrissagem quanto na decolagem. Na decolagem eu posso colocar também, em vez do Kline, ao invés de eu colocar no Kline Eu posso não colocar potência total e repetir um acidente como o que ocorreu com o Fokker 100.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Pela ordem, senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Essa questão do posicionamento de manetes, e já vou passar a palavra ao Deputado Rodolfo, antes de V. Sa. responder. A questão do posicionamento equivocado de manetes que pode vir a se repetir, quais as providências que a companhia tomou para que não ocorra novo posicionamento equivocado; se ocorrer, que o piloto saiba o que está fazendo. Eu me recordo que num acidente de outubro de 1996, em que morreram 99 pessoas na decolagem do Fokker 100, o piloto se tivesse simplesmente desligado a turbina em que funcionou o reverso, ele teria conseguido fazer a decolagem, ele perdeu tempo diante da perplexidade de como agir naquela situação. Então que tipo de dispositivo – seja a instalação do software, ou seja, treinamento é feito para que não se repita o risco do aposicionamento equivocado das manetes?

Mas, antes, o Deputado Rodolfo.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Volto a dizer, para o leigo parece um erro absolutamente primário. Na minha cabeça eu não consigo compreender que um piloto de um Airbus, de um Boeing 767, diante de duas manetes que ele tem que tirar da posição "a" para posição "b", ele esqueceu de uma das manetes. Quer dizer, a não ser que ele tenha tomado um remédio igual a cantora Vanusa cantou o Hino Nacional aqui, teria tomado algum remédio para dormir. Parece muito tolo, um erro muito tolo. Já vi uma cabine de avião. É uma tremenda de uma manete. Largar uma manete na posição errada, puxar outra, o avião...

Quer dizer, gostaria que V. Sa. analisasse sob esse ponto de vista. Estou apresentando um erro e adendando a mais uma questão. Essas manetes vêm sozinhas, as quatro? São individualmente que eles puxam? Elas têm uma presilha que já puxa todo mundo e se eles quiserem alterar eles têm que tomar algum procedimento? Porque me parece também que quatro motores, eu vou puxar uma a uma, não me parece muito razoável. Você traz e vem todo mundo junto, a não ser que você não queira. Estou imaginando que se eu quisesse construir um avião, não é o caso, nem carroça, quanto mais avião, mas está me parecendo, diante de toda essa explicação do Deputado Fernando Capez, que um erro de um piloto que é um piloto de avião de porte, portanto, com competência internacional, normalmente eles têm, errar um negócio desse como estão colocando aí.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Só para corrigir, não sabemos ainda se é um erro; temos que aguardar os resultados novamente das investigações.

As manetes. Vamos dizer assim que é instintivo, é básico de características de pilotagem que para pousar, você precisa retardar, e você aprende isso desde a época do aeroclube, seja um motor, dois, três, quatro, o que seja; as manetes são independentes, elas não têm uma presilha que puxando uma venham as outras juntas, só que elas são formatadas ergonomicamente, de forma que a sua mão cabe em todas elas, então você com a palma da sua mão você consegue retardar seja dois, três ou quatro motores, em qual tipo de modelo que seja. Normalmente, não sabemos o que aconteceu, temos que entender isso. Mas lembro que a operação era o mesmo avião na etapa de São Paulo para Porto Alegre, era um (inaudível), ele estava com o reverso pinado, e a operação foi normal, pelo que eu me lembre de ter visto isso nas degravações que saíram na mídia.

Respondendo à pergunta do deputado a respeito do treinamento, o que a TAM fez foi exatamente reforçar o que ela já fazia, porque a operação de reverso, seja pinado ou ambos os motores normais, não muda, ou seja, você retarda a manete para a marcha lenta

e comanda-se ambos os reversos; sejam os dois funcionando, seja um deles pinado. Então o que a TAM fez foi um reforço do que já estava fazendo no treinamento dela.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Para mim eu não me senti satisfeito. Eu quero saber se, sob o seu ponto de vista, é um erro crasso, é um erro crasso.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não é natural.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Por exemplo, não é o caso do Fokker 100 que você na hora de uma crise em que o avião está caindo você pode tomar decisões erradas, porque faz parte, são frações de segundo para você sacar tudo; se você desligasse um motor, não vou exigir do ser humano que ele faça assim. Se ele tiver sorte, ele escolhe o caminho certo; se ele não tiver, ele erra, ali não tem muito. Mas numa operação normal, o sujeito vê aproximando um avião, com o talento que os pilotos têm e o nível de treinamento, a hora de voo que esses camaradas têm desde o aeroclube até estar diante de um Airbus, eu volto a insistir, parece um erro tão crasso, tão primário o sujeito deixar uma manete na posição... Esqueci a manete! Está certa essa minha impressão? É isso que gostaria de saber.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Eu não vou dizer a palavra erro crasso, mas não é natural deixar, esquecer a manete, tanto assim que no pouso em Porto Alegre ele foi normal, operou como previsto.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu vou fazer também algumas perguntas, até pedindo que poupemos o General Crasso, que morreu ao perseguir os medos e romper o segundo Triunvirato e aí deu origem à palavra erro crasso. Foi um erro primário.

Deixe eu fazer algumas colocações para vossa senhoria. A Airbus conseguiu desacreditar uma máxima que tranquilizava todos os passageiros: turbulência não derruba avião. O Airbus pode ser derrubado por turbulência. Então eu indago: como chama esse tubinho, parece que é de alumínio, que fica externo à aeronave? "Pitot" né? Vamos dar o nome de "pitot", é um tubinho de alumínio que fica acoplado na parte externa da aeronave, a mais ou menos dez mil metros de altura.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Deputado Fernando Capez, "pitot" é uma palavra utilizada para (inaudível) mecânica dos fluidos, não é da aviação. Esse "pitot" está em todas as engenharias. É um medidor de fluxo...

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – É que aqui na Assembleia também se faz cultura. Eu pergunto o seguinte. A segurança de uma aeronave da aviação civil que transporta vidas, sonhos, famílias, que está a dez mil metros de altura, ela pode ser ameaçada pela penetração de um elemento externo da natureza nesse tubo desprotegido de alumínio, do qual decorrem os comandos da aeronave para acelerar, para manter velocidade? Qual a sua avaliação sobre a segurança decorrente da instalação deste tubinho de alumínio? Querida que o senhor fizesse uma...

O SR. ALEX FRISCHMANN – A segurança não depende de um tubinho. Uma característica de um avião é a redundância. Todos os aspectos, todos os sistemas, sistemas de comando etc., sistemas de trava etc., são sistemas redundantes, ou seja, na ausência de um, os outros reconfiguram para manutenção da segurança.

O tubo de "pitot" ele pega pressão dinâmica do vento, do ar que passa pelo avião e vai para os instrumentos e alimenta outras referências para outros computadores, vamos dizer assim. Nós treinamos, no caso do Airbus, especificamente, e Boeing também tem esse treinamento específico para as características dele, chamado de voo com velocidade não-confiável, chamado "unreliable speed", que por acaso é um "pitot" que pode sofrer algum problema ou o nariz do avião que é de fibra e ele pode, por exemplo, se arrebentar com o impacto de um pássaro muito grande, de repente ele cria uma turbulência e os "pitot" se tornam não confiáveis, temos treinamento, desde que o avião chegou na empresa ou nas empresas, como voar sem esses "pitot", a gente trabalha com atitude, não é altitude, é atitude, é o ângulo do avião em relação à linha do horizonte e potência dos motores. Além disso, os Airbus hoje têm o GPS, então eu tenho no instrumento minha velocidade em GPS, ou seja, se eu perder os "pitot", mesmo que sejam três, tem uma bela redundância, eu perdê-los ao mesmo tempo, eu consigo voar só pela velocidade de GPS.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, vamos por partes. A perda de três "pitot" simultaneamente diante...

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não conheço na indústria um caso.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas eu reputo, talvez eu esteja errado, mas pelo exercício de uma lógica, ainda que uma lógica de um leigo, numa situação de intempérie grave, de chuva de granizo, penetração numa formação CD, que afete um dos "pitot", vai expor os outros que estão próximos. Então a possibilidade de que num infortúnio, num evento de força maior, um dos "pitot" seja comprometido, torna provável que os demais também sejam contaminados. Em ocorrendo o bloqueio desses "pitot" ou a sua própria destruição, qual o mecanismo seguinte que seria acionado que permitia manter o nível de segurança, mas que não operou no Airbus da Air France, mas que em tese poderia ser acionado na sequência?

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Só um adendo. Onde ficam os "pitot"?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Ficam na parte da frente do avião, não necessariamente na ponta do nariz, ficam embaixo.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Todos próximos?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Eles estão diametralmente opostos, tem um no lado esquerdo, lado direito e um terceiro fica um pouco mais à frente ou um pouco mais atrás, depende da engenharia do avião. Eles estão expostos ao ambiente.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Uma situação que envolva toda a aeronave...

O SR. ALEX FRISCHMANN – Ao mesmo evento. Se estiver abaixo da temperatura, formação de gelo severa, etc. e tal.

O SR. VICENTE CÂNDIDO – PT – Eu queria perguntar uma coisa, isso é muito importante, uma das explicações que eu, como leigo, mais acho possível para Airbus, que é isso associado a declarações de alguns especialistas, como V. Sa., e disseram no jornal o seguinte: tem computador demais no Airbus. Ou seja, deixou muito pouca coisa para o homem e aí problemas de avaliações erradas de velocidade levam a comandos automáticas no avião de angulação, velocidade, tração etc., que pode levar a uma catástrofe. Quer dizer, por ordem dos computadores, uma coisa tipo 2001 uma Odisséia no Espaço. Quer dizer, o computador tomou o papel do homem tanto que um erro de sua coleta de dados logicamente... O Airbus tem essa fragilidade de ter pouco apelo humano e muito apelo computacional no seu sistema?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pode responder dentro daquela sequência então: o que é acionado após a pane nos "pitot", o que é acionado, e qual a margem de interferência humana.

O SR. ALEX FRISCHMANN – É justamente isso. O Airbus é uma aeronave que tem um alto grau de tecnologia embarcada, ela é bem automatizada, porém, por isso que tem pilotos, justamente o treinamento é voltado para isso. No caso da perda, vamos dizer assim, supondo, não sabemos se foi isso que aconteceu exatamente no Air France, a perda dos três "pitot" o avião, como ele tem dados espúrios, ele identifica isso. O que ele faz naturalmente? Isso é uma característica do automatismo em favor da segurança, ele fala o seguinte: eu tenho informações que eu não confio, ou seja, o número um tem uma informação, o dois tem outra e o terceiro tem outra. Eles comparam, pode ser que alguma coisa está errada, ou seja, eu caio fora, o seu piloto que pilote.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então a informação do "pitot" contrastando com as demais informações que o computador recebe é automaticamente desconsiderada pelo sistema?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Exatamente. Se eu não me engano, isso foi impresso nos últimos segundos. Aquelas informações que saíram na imprensa do "airdata", da falha do um, da falha do três, falha do dois, é justamente isso, não é que falhou, ele está obedecendo o que ele foi desenhado. São as informações espúrias. Tô caindo fora.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Vamos na sequência, tentando nos inspirar no acidente da Air France, não com a preocupação de apurá-lo, porque senão não poderíamos estar raciocinando através de hipóteses, mas de prevenir.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Compreensão.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Compreensão e prevenção.

Houve uma pane generalizada nos "pitot", a informação vai equivocada solicitando desaceleração e aceleração excessiva. Quantos dispositivos são acionados para contrastar essa informação equivocada?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Na verdade, os dispositivos não entram, eles já estão presentes. Um deles e o principal é o GPS. Então quando dá esses alarmes, ele diz: estou fora, piloto, pilote, os pilotos que estão na cabine já imediatamente passam para aquele procedimento que eu citei antes, que é voar com velocidade não confiável, então ele mantém, ele segura os comandos do avião...

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Piloto automático ainda.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Depende. Aí começa que tipo de informação.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Porque piloto automático. Ele não vai segurar numa turbulência forte se não tiver piloto automático, não é?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não. Segura. Segura, porém é aquela história. Um avião de grande porte não pode ficar voando como um avião pequenininho com comandos bruscos, você sempre tem que navegar a turbulência, vamos dizer assim, então você mantém o controle do avião, ele tem radares...

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Manualmente?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Manualmente. Tem condições. Aumenta-se a carga de trabalho, por isso que tem dois pilotos; enquanto um pilota o outro auxilia nos procedimentos, no "troubleshoot". Ah! "Pitot" saindo fora, são os computadores, ele começa a fazer uma sequência de eventos auxiliando a pilotagem, deixando o piloto só pilotando, não se preocupando com mais nada. É a chamada "task sharing", divisão de tarefas em casos de anormalidades.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Sempre dentro do seu raciocínio, jamais para interrompê-lo. Os demais comandos que já existem informam o descompasso e nós passamos, em razão dessa pane, repito – sem nenhum tom pejorativo, em três tubinhos externos, a 10 mil metros de altura, nós passamos a ter um piloto segurando na mão uma aeronave de quantas toneladas?

O SR. ALEX FRISCHMANN – 230...

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – 230 toneladas que não é mais piloto automático. Ele está tendo que navegar dentro de uma turbulência. Isso por si só já representa um risco adicional grave ou não? Ou na minha análise de leigo, com sensação de insegurança, estou equivocado? Porque se estiver, por favor, nós estamos aqui para ouvi-lo.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Como piloto eu diria: não compromete a segurança, nós somos treinados para isso. Aumenta a carga de trabalho, quando você está monitorando o automatismo do avião, o voo do avião, quando ele sai fora você tem que começar a trabalhar, você começa a focar em pontos específicos.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Dentro da aeronave balanço geral, vai ser aquela turbulência violenta, porque ele está segurando.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Em condições severas, chacoalha.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Severa e ele segurando sem o piloto automático. Esse balanço excessivo que cria uma sensação eu diria de pânico, dependendo...

O SR. ALEX FRISCHMANN – Para os passageiros que não têm a janelinha olhando na frente olhando, realmente é uma situação desagradável.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Compromete?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Dá essa a percepção.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas isso não afeta a segurança do voo, o fato de estarem os passageiros ali? Eu estou dizendo turbulências em que se você não estiver com o cinto de segurança você se machuca. Mesmo nesse caso ainda não há um comprometimento da segurança do voo?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não, justamente porque, por isso que tem dois pilotos. Justamente para isso, para se pilotar e outro com as redundâncias, com sua experiência, com

seu treinamento, conduzir a pilotagem. Pode ficar desconfortável, dar essa percepção, como o senhor falou.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Aí estão os dois segurando o manche. É isso?

O SR. ALEX FRISCHMANN – O “side-stick” e não joystick.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – A gente não pode ser especialista em generalidades. Cada um na sua área.

E aí quais são os computadores seguintes que são acionados?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Na verdade, são muitos computadores. Na verdade, os mesmos computadores se reconfiguram. Então, por exemplo, eu tenho... O Airbus 330, ele tem cinco computadores principais. Ele tem todos os outros que trabalham juntos, vamos dizer assim, no escritório deles. Então à medida em que ele perde as primariedades eles conversam e um começa a ser o auxiliar do outro. Chama reconfiguração. Então, por exemplo, essa é uma característica da reconfiguração, é o piloto automático que sai. Ou seja, eu tenho uma degradação da “finesse” das informações eletrônicas, eu preciso agora que você coloque sua expertise de pilotagem para tomar conta desse avião, porque os meus dados estão corrompidos, no caso de assumirmos a questão dos “pitot”.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Diante disso, nós passamos a depender do fator humano, em havendo uma pane nos “pitot”, nós teremos um piloto comandando uma turbulência.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Perfeitamente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Agora, não existe um radar da aeronave capaz de captar com antecedência uma formação que chegue a 37 mil pés, CB, essa constatação a tempo de provocar um desvio da aeronave, só pode ser feita pelos controles do radar em terra? Como estão equipados os Airbus para tanto?

O SR. ALEX FRISCHMANN – O Airbus é dotado de um radar, chama radar meteorológico, não é um radar de tráfego aéreo, é outro propósito, muito bom, redundante também, eles são dois, na verdade é uma unidade com uma segunda redundância; eu consigo verificar as formações meteorológicas até 600 km a frente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor tem alguma hipótese para o Airbus da Air France não ter desviado daquela formação?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não faço ideia.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Teria contribuído para isso o fato da empresa Air France estar atravessando uma crise econômica e o desvio da situação provocar um gasto adicional de combustível e, naquele momento em que é tomada a decisão política pela altura do voo, o comandante já estava descansando e estava na mão dos co-pilotos, que embora tenham treinamento técnico para sair dessas situações, talvez não tenham autonomia política para tomar uma decisão corajosa, como ter que interromper o voo e fazer um reabastecimento. Essa é uma teoria possível ou realmente o radar não detectou aquela formação?

Estou falando em tese porque nós temos que imaginar cenários para prevenir situações diante disso. Se um dos cenários possíveis é ausência de um radar, do equipamento na própria aeronave, nós temos direito de saber e cobrar das autoridades que sejam colocados os radares em terra que possam suprir a ausência do radar na aeronave. Se ele tem condições de prevenir, e foi uma questão política interna, já foge do nosso âmbito de apuração, mas é importante para as nossas informações.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Perfeitamente. As aeronaves são providas de radar, todas elas, para fins meteorológicos. Não acredito que a Air France tenha alguma política que proíba ou iniba desvios, realmente porque no cálculo de combustível para efetuar um voo desses, especialmente um voo para a Europa, um voo de 10, 11, 12 horas, você tem combustível para efetuar desvios das formações. Não saberia dizer se eram os co-pilotos, se os primeiros oficiais ou se o comandante estava dormindo, eu não saberia dizer. Como piloto eu acho estranho.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Do cômputo geral eu extraio uma preocupação, confesso, porque nós temos um dispositivo externo de segurança, aparentemente frágil, cuja afetação, em razão de um fenômeno, faz com que a aeronave saia do piloto automático e dependamos do comando físico de um piloto, e aí depende da maior ou menor intensidade da turbulência; pode ser uma manobra brusca. Então existe sim um risco adicional para o Airbus ao enfrentar turbulências. Por isso talvez não existam aeronaves que não dependam de elementos externos, físicos. Fazendo essa constatação é necessário que a companhia averigue a existência da potência e capacidade de antevisão dos radares. Qual é essa capacidade? Qual é a quilometragem que é possível antecipar num radar da companhia?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Os radares são padrões internacionais, praticamente só muda o fabricante; basicamente é um oligopólio pequeno de fabricantes de radares de aeronaves, até quase 600 quilômetros à frente você começa a ter visão dessas formações e, por rotina operacional, as empresas praticamente possuem a mesma rotina, para os pilotos, você utiliza alcances complementares e suplementares, que nós chamamos. Então, enquanto um piloto tem um alcance no seu radar, no seu display do seu lado esquerdo, o do direito pode estar maior ou menor, justamente para fazer o cheque cruzado da informação.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Nós estamos aqui dizendo que acabamos voltando ao fator humano, porque por mais que tenha vai chegar no fator humano, e o fator humano nos faz chegar então nessa fase das minhas perguntas. Qual a faixa etária dos pilotos comandantes da TAM? Nenhum preconceito contra os jovens, pelo contrário. Eu quero falar pela questão da ambientação aos novos aparelhos. Qual é essa faixa etária média dos comandantes de Airbus da TAM? Existe? Está na faixa de 60 anos, na faixa de 40, está na faixa de 20? Tem de tudo, não dá para fazer uma média?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Eu preciso levantar exatamente na parte de recursos humanos, não saberia dizer de cabeça. Mas aproximadamente acima de 45 anos, entre 45 e 50.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Depois se o senhor puder... Nessa faixa de 45 ou 50 anos são pilotos que foram formados, treinados a pilotar Boeing e não Airbus?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Tem pilotos que na época das contratações vieram com cultura operacional de Boeing.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – De que maneira está sendo feito o treinamento ou a adaptação desses pilotos para comandar uma aeronave com conceito diferente do Boeing? Como é feito esse treinamento dos pilotos?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Seguimos o treinamento recomendado pela Airbus, temos esse balizador que é o fabricante, porque ele próprio que desenhou, entende a filosofia por trás do projeto e adotamos isso, ao longo do tempo, com a experiência da TAM e com a cultura operacional da empresa, com as nossas realidades operacionais. E esse treinamento é voltado justamente, não é para um piloto que possa vir de um Boeing; se ele já voou um outro Airbus ele faz uma adaptação, chamada de curso-transição; se ele vem de um Boeing, ele tem um curso inicial justamente voltado para compensar essas diferenças de culturas operacionais.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Eu quero recuperar duas questões porque eu dei uma saidinha e já entrou na questão da formação dos pilotos. Mas duas questões para mim que eu não sei se eu perdi na hora em que eu dei uma saída.

Os outros tipos de avião, como Boeing, todos eles têm “pitot”?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Todos eles são iguais. Inclusive é o mesmo fabricante.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Não é um diferenciador? Não foi isso que fez a diferença? Porque a Air France disse que trocaria todos os “pitot” dos aviões dela, eu li isso no jornal, e li também que a TAM falou nós já trocamos todos os “pitot”.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – A TAM já trocou?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Trocou.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Todos?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Todos.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Por que trocaram já que é uma coisa de padrão secular? Trocou por quê? O que eles tinham de problemas, e que não é uma coisa diferencial? Eu volto a repetir porque, ao contrário do Deputado Fernando Capez, me preocupa mais quando os computadores dão instruções erradas do que quando o piloto está com o avião na mão lá com as turbulências. É fácil achar que não foi isso que aconteceu no caso do Airbus da Air France, é possível que ele não avisou; se ele estivesse sob o comando do avião, ele teria avisado; alguma coisa falhou ele para cortar qualquer tipo de comunicação, que é outra questão que queria colocar. Por que cortou? É muito fácil o avião perder contato, via dentro do avião com as bases de operação para não dar mais informação nenhuma, sem ter um acidente dentro da cabine?

Segundo, é razoável? E aí uma questão que eu acho que é importante na nossa região equatorial aqui. Eu tenho uma sensação quando nós passamos ali onde o vento faz a curva, que é no Equador, o vento não passa para o outro lado, ele dá a volta, sobe, você sente que você que tem um fluxo diferente de ar naquele ponto, por isso ali já é um ponto de turbulência especial do ponto de vista ideológico, por causa do movimento desses ventos, não exatamente naquele dia, mas naquele período também foi a época de enchentes atípicas, gigantescas, no Pará, no Amazonas, no Maranhão, no Piauí, zonas absolutamente secas que passaram por grandes tempestades, muito atípicas para o nosso país. Eu não me lembro assim daquele tipo de catástrofe hídrica hidrológica no Maranhão e no Piauí, como aconteceu naquele período, portanto, algum tipo de formação estranha do ponto de vista climática estava acontecendo ali. Não houve também novamente uma negligência no trato desta mudança pelo sistema geral de aviação, e aí com relação aos riscos que os aviões estavam tendo por conta dessas formações absolutamente atípicas naquela área? Quer dizer, é possível que numa formação atípica, muito violenta, intensa, de formação de grandes nuvens houvesse o rompimento do vidro do avião e um ataque à própria tubulação por uma velocidade errada, acima do necessário por uma informação, ou por falta de informação ou informação errada nos computadores, como foi noticiado? Porque no final a Air France, não quero entrar na questão das indenizações, mas a Air France se recusa um pouco na questão de indenizar as vítimas por conta de haver culpabilidade do próprio sistema aéreo brasileiro na questão da queda do avião. Não sei se o Deputado Fernando Capez vai entrar na questão das indenizações das famílias na formulação das suas perguntas, mais à frente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu estou eliminando o fator técnico e depois nós vamos entrar.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Então não vou tocar nessa questão. A minha questão é a seguinte. Só com relação a essa questão climática, a possibilidade de rompimento, a possibilidade de perda de contato, que o senhor comentasse essas questões do ponto de vista técnico.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Realmente, eu diria que como piloto, como operador, as informações meteorológicas hoje que a gente tem aqui no Brasil são muito boas. Nós fazemos voos para a Europa e temos não só as mensagens meteorológicas; temos reportes de outros aviões que estão nessa rota nas últimas horas antecedentes ao voo e, principalmente, fotos de satélites. Com essas variações climáticas e com a potencialização das informações, realmente essa área equatorial é uma área típica de grandes formações, justamente porque é onde o vento faz a curva, chamada zona de convergência intertropical. Mas nós temos antecipação. Nós temos, antes de sair o voo, temos essas informações e, durante o voo, temos os recursos, se for de dia, condições visuais ótimas, senão temos o recurso do radar que nos permite efetuar todos os níveis necessários para a manutenção da segurança do voo.

A pergunta com relação à comunicação. Hoje cada vez é muito mais difícil perder algum tipo de comunicação. Apesar de na área do Atlântico, oceânica, a comunicação ser uma comunicação um pouco mais rústica, vamos dizer assim, já estamos implementados, o Brasil é um dos países que já implementou até um pouco antes do início dos Estados Unidos, por exemplo, o chamado CPDLC, que nós temos comunicação eletrônica com o órgão de tráfego aéreo, chamado Atlântico, que era o antigo centro Recife, de controle de tráfego aéreo, e passando pela área de Dakar, depois Salt, Cabo Verde etc. e tal. Então comunicação sempre existe.

As informações que passam – que foi o que apareceu na mídia, da Air France, mostrando os computadores, o “pitot” etc. e tal, chamado (inaudível), que é um computadorzinho, uma unidade centralizada que pega informações e a maioria das empresas manda essas informações para a sua base, via satélite, comunicação por satélite, para fazer o acompanhamento para fins de manutenção. Então como ele deu os alertas de várias categorias, ele foi emitindo e esses foram os últimos sinais, vamos dizer assim, e daí especula-se o que poderia ter acontecido com o acidente. Mas de qualquer forma temos vários tipos, mesmo com falhas elétricas, eu sempre vou ter algum tipo de comunicação.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Não aconteceu alguma coisa com a equipe para ela não se comunicar mais?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não sei. Quando o senhor falou do para-brisa, por exemplo. Os para-brisas são um laminado muito grosso, é cristal de quartzo, então para arrancar aquilo fora só se entrar um outro avião, vamos dizer assim grosseiramente essa comparação, mas mesmo que rompa ou estilhaça as camadas externas, as internas são estruturais, elas aguentam.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito bem. Satisfeito, deputado? Muito bem.

Como está o treinamento dos pilotos para comandar um Airbus. Eu me recordo, logo após o acidente em setembro de 2006, que foi aquela colisão do avião da GOL, Boeing com o da EMBRAER, Legacy, dois meses depois decola um avião Airbus da TAM do Aeroporto de Fortaleza e ele despenca a 10 mil pés – desculpe o verbo despençar, porque não havia sido acionada uma trava de combustível, um botão que aciona o combustível. O senhor tem conhecimento disso?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Acho que não foi Fortaleza, acho que foi Natal.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Natal. Perfeito. Pode ter sido. Eu tinha em mente Fortaleza, mas como ali é ao lado, pode ter sido Natal.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Na verdade, esse exatamente o evento a que o senhor se refere, o que houve ao final da nossa investigação, isso foi considerado um incidente, então coube à TAM e GOL irem junto dando satisfação às autoridades. O que aconteceu foi indisciplina operacional do comandante. Na cabine, antes de você decolar você liga as bombas de combustível para deixar preparado para o voo. Ele não ligou essas bombas e decolou. O motor tem sua própria bomba mecânica e ela teve forças suficientes para puxar esse combustível. Quando ele nivelou, o motor reduz um pouco, porque não precisa toda aquela potência máxima para poder se erguer, na hora que nivela ele fica mais relaxado, reduz um pouco, e aí provocou essa falha de alimentação, ou seja, houve uma pane seca. Parece que um dos motores apagou e o outro eu não me recordo o que aconteceu, mas ele perdeu altura, não sei se foi brusca ou não, mas ele perdeu altura, até eles fazerem análise do que estava acontecendo e identificarem que as bombas estavam desligadas. Desligaram as bombas, restauraram os motores, mas acho que eles voltaram ou alternaram, se não me engano. Mas foi identificada uma indisciplina operacional.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Esse piloto ainda está na TAM?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não mais.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Minha indagação é a seguinte então, dentro dessa linha de treinamento. O Ministério Público do Trabalho chegou a instaurar algum inquérito ou mover algum processo contra a TAM por desrespeitar direitos trabalhistas dos seus funcionários? O que é ligado à segurança: dobrar ou submeter à carga excessiva de trabalho os pilotos sob sua responsabilidade? Eu confesso que, sem citar nomes, até porque nós tínhamos – e isso já faz um tempo, o Comandante Rolim ainda era vivo em que ele interrompeu uma reunião de vários comandantes, quase que se insurgindo contra as condições de trabalho, mostrando uma pilha de currículos de novos interessados em ocupar as vagas que eles ameaçavam deixar. Então, eu pergunto. Como está a questão da tranquilidade física e psicológica das pessoas em cujas mãos ficam centenas de pessoas a cada voo?

O SR. ALEX FRISCHMANN – A regulamentação trabalhista ou a regulamentação do aeronauta, do Código 7.183, ela está totalmente dentro da legalidade. Vamos dizer assim que o clima psicofísico do grupo de voo é perfeitamente tranquilo.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Pela ordem, senhor Presidente. Até acredito que esteja, mas o que o Deputado Fernando Capez perguntou é se vocês já tiveram, porque a informação que a gente tem de sobrecarga de trabalho não só dos pilotos, mas comissários e tal, em determinado período da TAM, quero saber se vocês tomaram procedimento para modificar, mas se já ocorreu esse tipo de demanda trabalhista por conta de sobrecarga de hora de trabalho pelos funcionários da TAM em voos.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Realmente, essa parte trabalhista eu não saberia responder, eu não tenho conhecimento. Tenho conhecimento na parte operacional do grupo de voo.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Centros de manutenção. Nós tínhamos uma visita agendada na terça-feira pela manhã e não pôde ser feita por questões operacionais. Nesse centro, nós queremos ver como é feita manutenção dos equipamentos; como se dá a reposição de peças e a detecção de peças com defeito; e a simulação de situações com os pilotos. Então uma situação de forte turbulência, uma situação de pane no “pitot”, uma situação de reverso que pina, uma situação de reverso que abre na decolagem. Quais são as situações, qual o histórico que a TAM recolhe de incidentes com outras companhias e com ela mesma no mundo inteiro para orientar os seus pilotos? E qual o grau de rotatividade desses pilotos?

Como é esse centro de manutenção? O que é feito ali? Quantas pessoas – eu tenho até a informação: 2522 funcionários, 123 engenheiros, 146 técnicos, 1242 mecânicos, 308 mecânicos iniciantes. Então, dê um panorama desse centro de manutenção e quando que a TAM vai dispensar aquelas aeronaves que ela comprou do Vietnã, em 1998, 99, 2000, que já estão com 10 anos de uso?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Invertendo um pouco a ordem das respostas, as aeronaves mais antigas estão desativadas, muitas já foram desativadas; temos um cronograma de recebimento de (inaudível) zero a partir de 2010.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Qual é hoje a data da aeronave mais antiga? Ainda temos de 99, 97?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Temos alguns aviões com 10 anos, mas são muito poucos. A idade média da frota, se não me engano, está na faixa de seis anos. Eu não sei de cabeça, mas acho que no ofício eu respondi, tem a idade, a média da frota.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Vamos falar do centro de manutenção. Eu fiquei um pouco preocupado, porque a TAM: Não, não estamos ainda em condições de receber; estamos sem condições técnicas operacionais. Nós queremos chegar lá com o que acontece normalmente, não para...

O SR. ALEX FRISCHMANN – Maquiari.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Senão, não vou marcar a visita.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Na parte técnica de manutenção eu não tenho muita inge-rência; tenho algum conhecimento no que se relaciona com a operacionalidade do avião. Não sei o motivo exatamente por que não foi possível a visita, mas com certeza vai estar disponível para todos os senhores inclusive na parte de treinamento também.

Na parte de manutenção de São Carlos, é a chamada manutenção pesada, (inaudível) são feitas as revisões pesadas nas aeronaves, tanto na nossa frota, que é o Airbus 319, 320, 321, e o Boeing 767, estamos preparando para receber o 777 e também o Airbus 340, e o 330 em que já é feitas as revisões. São Carlos tem certificações, obteve há pouco tempo a certificação do FA, da agência americana que é uma certificação muito exigente, temos do 142 que é europeia também, começou-se quando começamos a devolver os Fokker 100, então começamos a certificar para fazer o “redelivery”, as reentregas dos aviões, então é uma unidade, vamos dizer assim, de apoio logístico dentro da empresa, com certificações rigorosas de manutenção. Lá são feitas as revisões mais complexas, até inclusive a Delta, a revisão D que a gente chama que é a revisão em que você desmonta o avião inteiro, praticamente parece um aeromodelo, você arranca tudo, revê todas, até as ínfimas partes e componentes, são feitos em São Carlos. E tem as oficinas agregadas específicas. Então, por exemplo, não é um mecânico que mexe em tudo. É um pessoal especificamente para hidráulica, para elétrica, para equipamentos eletrônicos dos computadores, para os assentos, esto-fados, interiores, estrutura propriamente dita, trem de pouso, rodas, pneus.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – A parte elétrica também?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Tudo.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Alguma das versões para a queda do avião da Swissair que caiu em Halifax, no Canadá.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Swissair 111.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Foi a de que a Swissair instalou telas individuais em cada uma das poltronas para os passageiros, em vez daquela tradicional tela grande, e você vê que a TAM está se encaminhando para isso nas aeronaves. Não há um risco de uma sobrecarga elétrica em razão disso? Nós tivemos dois aviões que caíram: um, em seguida outro, problema de curto circuito.

O SR. ALEX FRISCHMANN – O Airbus 330 já tem os monitores de fábrica, instalados de fábrica. O 320 que eu saiba não há nenhuma previsão de instalar individualmente; tem os monitores no próprio teto. Logicamente, qualquer alteração de estrutura de projeto ela é mediante ser feita uma certificação. Não podemos, por exemplo, botar uma cafeteira; temos que ter autorização do fabricante, as normas de instalação e, se não me engano, tem que ter a autorização do IFI, que é um instituto de fomento à indústria que é um braço técnico do CTA, que autoriza fazer essas modificações ou não dentro das regras de segurança.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Uma curiosidade. Me fugiu o nome agora, eu sei, conheço, mas não lembro. Na asa da aeronave, quando está em voo, normalmente se destaca uma continuidade tendente a... Flap. Muito bem. Por que todo Airbus, antes de fazer a decolagem, inclusive com aquele barulhinho que parece broca do dentista, e provoca a mesma sensação de desconforto, são feitos vários testes antes de... Muitas vezes dá impressão, cria uma sensação de insegurança. É normal ter que fazer esse teste sempre? Eu não vejo fazer em Boeing.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Boeing também tem. Só que faz no avião estacionado. É o cheque de comandos. Então, uma vez que o avião está com os motores virando, você baixa o flap e levanta de um lado, levanta os “ailerons”, os “spoilers”, então é feito uma vez o comando completo feito pelo comandante e é repetido esse cheque completo pelo co-piloto e você verifica se as superfícies estão livres e estão obedecendo aos comandos. São cheques de segurança feitos em todos os voos.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Nós fizemos uma gestão junto a TAM.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Pela ordem, senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela ordem, tem a palavra o Deputado Rodolfo Costa e Silva.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Aproveitando a questão dos aviões novos, os aviões do Vietnã, a TAM opera, no interior de São Paulo, hoje eu já não uso muito, mas tinha um Fokker 50 e um convênio com a Pantanal também que trabalharam em conjunto com a Pantanal, até aquele albatroz, quer dizer, tem tudo para não voar, mas voa. Você olha para o avião e fala: isso não vai voar, mas ele voa o tal do Pantanal, aquele avião do Pantanal. Já faz muitos anos. Qual a estratégia? Porque você tem aeroportos menores, com menos níveis de automação, a gente vê que muitos são simples, a estratégia da TAM para atender a esse mercado com relação a essas aeronaves que operam aqui especificamente nas rotas internas do estado?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Infelizmente, não poderia responder por que já é mais um assunto da parte comercial da empresa, eu não tenho tanto acesso assim, mas podemos providenciar essa resposta posteriormente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Nós observamos que a TAM tinha por hábito fazer com que o comandante ficasse fora da cabine de comando recebendo, com sorrisos às vezes tensos e dissimulados, porque ele está preocupado em fazer o plano de voo, os passageiros que entravam. E nós inclusive chegamos a enviar ofícios reiterados à ANAC bem anteriores à Resolução 24, de 16 de abril de 2008, que acabou evidentemente não em razão dos nossos ofícios, mas também por isso, proibindo o afastamento dos tripulantes técnicos da cabine de comando para recepção dos passageiros. Queria que o senhor fizesse um comentário no que isso melhorou o plano de voo e a tranquilidade do piloto, a partir dessa portaria.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Realmente, não houve muita modificação, a não ser que você ficou mais tempo na cabine, porém, o fato do comandante, na época, que ficava à porta fazendo a recepção dos passageiros, em nenhum momento ele deixava de fazer as atribuições dele obrigatórias pela rotina. Então, mesmo que estivesse o voo atrasado, o problema que fosse ele voltava para a cabine, fazia todas as suas preparações e suas análises, e mesmo que isso acarretasse os atrasos no voo.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – E a questão da pontualidade da TAM em detrimento da segurança. Aqui frases atribuídas a dirigentes da TAM, no sentido de que avião parado... Voar de qualquer maneira, pois o avião no solo dá muito prejuízo. Vamos arriscar. Como é que isso está sendo visto hoje pela companhia? Porque consta do site da TAM que o primeiro compromisso da companhia é o lucro, e isso é estranho, porque se o primeiro compromisso é o lucro, então é melhor decolar de qualquer maneira, ainda que não tenha 100%. Vamos arriscar. Faça um comentário sobre isso também.

O SR. ALEX FRISCHMANN – Eu discordo dessa visão. O comandante sempre é o responsável pela condução do voo, mesmo que esteja atrasado e há pressa; ele tem que buscar

primeiro a segurança, depois o conforto e a eficiência. Isso é sempre reforçado, desde que eu lembro que entrei na TAM.

Com relação aos mandamentos, o que eu posso fazer uma comparação, logicamente com muita humildade aos mandamentos do Velho Testamento, eles não são ordenados em sequência de prioridade ou de importância; eles simplesmente são ordenados de alguma forma. Tanto assim que apesar de o primeiro mandamento citar que nada substitui o lucro, o terceiro mandato derruba o primeiro, porque ele diz que acima do cliente vem a segurança, se o cliente é a fonte do lucro, então a segurança vem acima do lucro. Então, na verdade, não é uma correlação de importância.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Como é? Nada substitui?

O SR. ALEX FRISCHMANN – O lucro.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu pediria até ao nosso Deputado Rodolfo Costa e Silva, aliás pela sua cultura vai ser o nosso relator, que até propusesse no relatório que a TAM retirasse. Chega a ser ofensivo isso, àqueles que se servem da companhia.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – É uma máxima na economia que sempre foi a máxima do capitalismo selvagem, que não é preconizado pela TAM, no seu comportamento, de colocar a prioridade o cliente, tapete vermelho. Eu me lembro que uma época a TAM se comprometia quanto tempo que você esperava a bagagem.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Tem uma frase parece que tirada de O Príncipe, de Maquiavel.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Mas é uma máxima do capitalismo selvagem. V. Sa. como piloto, como profissional, eu não tenho a menor dúvida de que os pilotos logicamente valorizam a segurança, mesmo porque eles vão junto. Por que ele tem preocupação com a manutenção? Porque a manutenção, o protagonista da manutenção, ele fica em solo; o piloto, mesmo que esqueceu de virar as bombas lá em Natal e logicamente que sua família ia chorar sua morte junto, então logicamente que a segurança do voo, se o piloto perder a segurança do voo, ele está colocando em risco a sua própria segurança.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Se ele estiver estressado e se estiver com muitos problemas, com a parte psicológica afetada.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Por isso a nossa preocupação. Vamos pegar o caso do nosso querido... Aqui no Brasil as pessoas são sempre queridas em relação aos esportistas. Quando o querido Nelson Piquet deu aí um desserviço ao esporte provocando aquela batida, uma das coisas que ele alega qual é? Eu estava fragilizado na relação com a empresa que me contrata e me senti pressionado a provocar aquele acidente. Essa é a grande defesa dele. Uma pressão externa. Eu não tenho dúvida de que os pilotos logicamente são os primeiros. Imagine que você tecla ali, você tem a responsabilidade pela vida de todas as famílias que estão ali, está tudo nas suas mãos, se você falhar, você vai ter um acidente horrível, mas além disso a sua família também vai sofrer, mas é uma máxima terrível.

Então vocês devem ter as reuniões internas e falar: isso é um absurdo. Por quê? Não é como os 10 Mandamentos. Ela é uma regra que é emblemática. Tudo que se colocou, quando se colocou lucro na frente, foi condenado, certo? Embora eu ache que continue colocando sempre, eu acho que é muito sincera a frase. Porque muita gente fala: Não! Primeiro a segurança. Não significa que seja. Na verdade, eu vejo muito gente aí que diminui peso do produto e outras coisas que a gente vê no mercado, a gente vê que lucro é tudo, o lucro comanda o mundo, mas colocar isso, um ponto desse emblemático ou acho extremamente... Vai até no contra fluxo do que a história da TAM e a sua relação com os clientes – que é o bom atendimento, preocupação; orgulho de ser brasileira. Tem toda uma relação com o cliente. E isso é rompido. Isso coloca mesmo no ponto da pirâmide a máxima do capitalismo selvagem, que é contra os funcionários, é contra os profissionais; quando o sujeito coloca o lucro acima de tudo, ele coloca o funcionário em segundo lugar, segurança, as CIPAS, a saúde do funcionário, do trabalhador, ele está colocando tudo isso, porque tudo isso gera custos, internaliza custos. A ação social da empresa, os custos de atendimento do cliente, seja na terra seja no ar. Tudo isso pode ser reduzido a segundo ponto quando a máxima é o capitalismo selvagem, é o lucro.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Apenas para frisar, tem um livro que chama Caixa Preta que aponta um acidente ocorrido com um avião da VASP, em 1982, colidindo na chegada de Fortaleza com uma elevação rochosa de 300 metros, estava a 300 metros. Conta-se que ele estava envolvido em algum tipo de romance e o marido o aguardava no aeroporto e ele estava passando por um transtorno psicológico momentâneo, devido à sobrecarga de problemas, e ali foi um suicídio acompanhado de homicídio em massa. É uma das suspeitas. Então quando nós falamos das condições psicológicas dos pilotos, é evidente que o piloto que não aciona a válvula de combustível não está querendo se matar, ele tem família, mas ele não acionou porque ele está estressado, ele está distraído, ele está mal-treinado, mal-orientado, e tudo isso nós temos que analisar e vamos fazer quando estivermos fazendo essas visitas. Não é através de uma resposta que ele irá, mas o Deputado Rodolfo Costa e Silva e eu quisemos expressar esse espanto com essa situação.

Eu acho que podemos, se o deputado concordar, na parte final, que é a questão das indenizações. Já podemos entrar nessa parte final. Como é que está a questão... Vamos falar do acidente 3054. Ele já completou dois anos, foi em 17 de julho de 2007, e já estamos aí com mais de dois anos. Como está? O senhor tem conhecimento de como estão as conversações? Nós temos hoje o inquérito da Polícia Federal que isenta de responsabilidade, contrastando com a da estadual que aponta os indiciados. Então queria que o senhor fizesse uma, se for do seu conhecimento; caso contrário...

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não tenho conhecimento.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – É que está mais para fazer análise da parte técnica. Depois nós podemos solicitar por escrito.

Vamos fazer o seguinte, então, deputado, eu não sei se V. Exa. está de acordo. Eu da minha parte estou satisfeito, o que não significa que a testemunha não possa retornar aqui uma terceira vez se nós...

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Eu queria fazer mais uma pergunta. É mais uma curiosidade, curiosidade da sociedade toda, não tem nada a ver com a nossa CPI, mas vou aproveitar a sua presença aqui para explorá-lo um pouco. Quando o avião da Air France caiu, as pessoas tinham a sensação de que essas pessoas caíram todas amarradas aos seus bancos. Ninguém fica num avião em queda se não estiver com cinto de segurança, todo mundo deveria estar ali afivelado até o último capítulo, agarrado. Depois nós encontramos as pessoas, uma parte da tripulação, em torno de um quarto da população boiando no mar. Quer dizer, mas as pessoas não estavam presas? Abriu um buraco na fuselagem? Mas ninguém achou esse tamanho, se é tão grande? Achou algumas peças, mas peças eu não vi peça assim.. Vi uns pedaços de calda, mas da lateral que as pessoas pudessem subir e as pessoas estariam agarradas no fundo. Como é que essas pessoas, se eu considerar que elas já caíram mortas, porque eu posso considerar que elas se soltaram e tentaram, por-

tanto, estavam boiando ali tentando se salvar, ou tentaram sair de alguma maneira. Essa é a minha... Porque me causou estranheza. Eu falei: eu não estou vendo avião boiar, como é que apareceram 50 pessoas em cima soltas do cinto de segurança.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Morreram com o impacto ou já chegaram mortas? Os corpos estavam inteiros.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Não tem pedaço do avião significativo da fuselagem que justificasse que um quarto dos habitantes do avião fosse parar lá em cima. Me causa estranheza essa coisa toda.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Há possibilidade de alguém ter chegado vivo antes do impacto?

O SR. ALEX FRISCHMANN – Não sei.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Nós agradecemos muito ao Comandante-Chefe Alex Frischmann; ao Dr. Eduardo, do escritório (inaudível) que está aqui acompanhando; também anunciamos a presença do Comandante Juliano que sempre tem procurado colaborar com a vinda dos comandantes. Nós, em razão até do quorum, nós não iremos ouvir a segunda testemunha e iremos dar por encerrada esta sessão. Obrigado.

ANEXO 5

15 de outubro de 2009 — Oitiva do Dr. ROBERTO AUGUSTO CASTELLANOS PFEIFFER, Diretor-Executivo da Fundação PROCON/SP, e do Sr. ADALBERTO FEBLIANO, Diretor de Relações Institucionais da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. (transcrição realizada pela empresa BK – Consultoria e Serviços Ltda.)

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Bem, novamente a CPI tem um problema de quórum para a abertura da sessão, nós vamos constar aqui o comparecimento do Deputado do Partido Verde, Camilo Gava, Deputado Alex Manente que aqui também se faz presente e Deputado Adriano Diogo, representando o Partido dos Trabalhadores que mesmo tendo sido avisado ontem, se esforçou e veio aqui para que não houvesse falta de quórum em decorrência de ausência do Deputado de seu partido e lhe agradecemos.

Vamos fazer um termo de comparecimento dos Deputados que aqui se fizeram presentes, nós já encaminhamos Ofício às Lideranças dos Partidos que não têm se mostrado mais assíduos e vamos convidar o Diretor Executivo da Fundação PROCON, Professor Alex Pfeiffer para ser ouvido, ainda que informalmente em respeito à autoridade que se deslocou até aqui para cumprir este (ininteligível).

Por favor, uma salva de palmas.

Aplausos.

Roberto Pfeiffer, o que foi que eu falei? Alex Pfeiffer? Roberto Pfeiffer desculpe-me. Conheço-o há tanto tempo, estudamos no Colégio São Luiz e, acho que eu estou irritado com a ausência dos Deputados, o Senhor me desculpe.

O SR. ROBERTO PFEIFFER – Risos. Não tem problema.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Roberto Pfeiffer, inclusive colega luitiano meu. Por favor.

O SR. ROBERTO PFEIFFER – Bom dia a todos, em primeiro lugar, agradecer este convite e a deferência aí, por ainda que informalmente para poder fazer algumas considerações que eu farei de forma bastante breve, então, parabenizar também a iniciativa da CPI, porque se trata de um segmento importante que tem algumas questões decorrentes em relação à problemas com os consumidores.

Então, muito rapidamente, dizer, hoje, quais são os principais problemas que o consumidor enfrenta. Apenas lembrando, que tivemos há cerca de três anos, graves problemas referentes a uma crise no setor aéreo que obviamente deve também estar no bojo da apreciação da própria Comissão, que teve vários desdobramentos inclusive relacionados com segurança, na própria manutenção das aeronaves e dos aeroportos.

Naquela ocasião, também houve problemas sistemáticos relacionados principalmente com atrasos e cancelamentos que geraram então o denominado "caos aéreo", que acabou redundando em várias atuações das empresas. Então temos principalmente as empresas: TAM e GOL, na época atuadas, não apenas pelos atrasos sistemáticos, mas principalmente por falta com dois deveres essenciais que são os deveres de informação e os deveres de assistência.

Nos deveres de informação, os principais problemas que havia, era não informar adequadamente o atraso, inclusive, da forma mais prévia possível, não informar os motivos e dar uma perspectiva de quando ele poderia embarcar; e no que tange a assistência, eram os problemas de não conseguir acomodá-lo em outros voos quando havia cancelamentos e também não dar alimentação ou hospedagem quando havia o cancelamento, ou atrasos superiores a quatro horas.

Essas questões inclusive motivaram que a fundação PROCON em conjunto com outras entidades, em especial o IDEC, ingressassem com uma Ação Civil Pública, que acabou tendo duas liminares concedidas.

Então, a primeira era a questão da informação, ou seja, foi determinado às Companhias Aéreas que aperfeiçoassem o sistema de informação, então, por exemplo, eles tinham que informar previamente qualquer atraso e dar um percentual mínimo de atraso, ou seja, as Companhias sempre disseram que não tinham como precisar de quanto seria o atraso, mas a gente insistia para que elas precisassem pelo menos o mínimo de atraso que haveria, até para que a pessoa refletisse se valeria ou não a pena permanecer naquele voo e solicitar o cancelamento.

Essa é uma liminar ainda vigente que tem sido fiscalizada constantemente, e um segundo problema era relativo à assistência, e aí há uma questão, que embora não seja a competência Legislativa da Assembleia, mas que talvez pudesse a Assembleia de alguma forma oficializar à Câmara ou se relacionando talvez com o Órgão Regulador Federal que é a ANAC, é que houve uma segunda questão que era relativa ao dever de assistência, porque há um problema, que eu vou me referir a diversas, que acaba gerando diversos problemas com os consumidores, de vários conflitos.

É o tipo da matéria talvez aonde haja o maior número de conflitos entre o Código de Defesa do Consumidor e, outras Leis em especial o Código Brasileiro de Aeronáutica que é muito antigo e alguns tratados subscrito, em especial o Tratado de Varsóvia e o Tratado de Montreal.

Então, nesses dois casos, o Código Brasileiro de Aeronáutica estabelece e posteriormente há uma Portaria do DAH, eles estabelecem que esse dever de assistência se dá de forma escalonada, então, dependendo do tempo de atraso, que começa a surgir por exemplo o direito de alimentação, hospedagem, etc. o que ao nosso ver não é muito próprio, porque dependendo do caso concreto a pessoa necessita dessa assistência antes.

Nessa Ação Civil Pública, determinou que a ANAC fizesse uma resolução, ministrando ou pormenorizando esse dever de assistência e ao nosso ver, eu posso enviar para essa CPI,

que há várias falhas nessa minuta que foi enviada pela ANAC, acho que seria o caso talvez da Assembleia até deliberar e mandar também alguma coisa para a ANAC e também para a Câmara ou para o Congresso Nacional.

Já rapidamente relatando alguns problemas, hoje, quais são os problemas mais recorrentes? Houve uma evolução em relação aquele “caos aéreo”, vários problemas, principalmente com a comunicação das torres foram solucionados, não obstante, alguns problemas ainda permanecem muito embora, não naquele grau tão acentuado, tanto que eu posso também passar os números não é?

Houve uma diminuição sensível, se tomarmos 2007, 2006 foi o auge da crise com algum rescaldo em 2007, o número de reclamações diminuiu, então, em 2007 havia 665 atendimentos e isso cai para 225 em 2008, hoje estamos em 377 reclamações.

Quais são os problemas mais recorrentes atuais? Eu diria que temos três ordens de problemas, então, primeiro é a questão dos que são trazidos ao PROCON, extravio de bagagem, e aí, novamente incide aquele conflito do Código de Defesa do Consumidor que estabelece a indenização plena e tratados internacionais que fazem a chamada indenização tarifada, ou seja, há um limite na indenização que vai ser dada ao consumidor, sendo que o superior tribunal de justiça já pacificou que prevalece o CDC, o STF diz que o tratado internacional, se for Companhia Aérea Internacional prevalece o Tratado, mas em demais casos também se aplica o CDC.

Então, nesses casos há um problema recorrente e há uma questão novamente de informação também, que além do problema da indenização máxima há um segundo problema que é a falta de formação adequada do consumidor proceder quando a bagagem for extraviada. Então, normalmente, as Companhias não alertam ao consumidor que ele tem que fazer um termo na área de desembarque para avisá-las daquela ocorrência, e o consumidor então, desembarca e apenas posteriormente contata a Companhia e ela se recusa alegando que se ele não procedeu dentro da área de embarque, não há certeza se a bagagem foi efetivamente extraviada e aí há uma questão de aperfeiçoamento da questão da informação.

E um segundo problema recorrente se dá em relação à questão do artigo 49 do arrendimento posterior quando ele faz compras a distancia, o que é muito comum em aquisição de passagens aéreas, que ele faz ou pela internet ou pelo telefone e as Companhias Aéreas de uma maneira geral se recusam a aceitar aquele arrependimento no prazo de sete dias que é o arrependimento do Artigo 49 do Código de Defesa do Consumidor, cobrando mesmo assim, aquelas multas por cancelamento.

O terceiro assunto mais reclamado e, hoje tem aumentado esse problema, são os cancelamentos e cobranças de multas, e a gente notou um aumento, muito embora normalmente esse problema muitas vezes está no pacote e quem é reclamado, são as Agências de Turismo, mas são cancelamentos que foram feitos por conta da gripe suína.

Principalmente no primeiro semestre e até julho, haviam muitas viagens marcadas principalmente para Buenos Aires ou Santiago no Chile, ou mesmo de algumas regiões para o Sul do país que eram áreas em que havia uma maior incidência então em caso de gripe, sendo que inclusive houve alguns alertas, sendo do próprio Ministério da Saúde e da Secretaria da Saúde aqui de São Paulo, sobre a inconveniência de viajar para esses locais e muitos dos problemas estavam relacionados com cancelamentos e multas cobradas, e muitas Companhias de Turismo, Agências de Turismo que são chamadas no PROCON acabam alegando que as Companhias estavam se recusando a eximir o consumidor da multa, o que a meu ver é um completo absurdo, porque aquilo foi atendendo a uma recomendação de Autoridade Sanitária e a Companhia não poderia então forçar a que o consumidor viajasse para aqueles locais.

Outro grupo de problemas, relacionados atualmente são as regras do Serviço de Atendimento ao Consumidor, que é um Decreto Federal, que determina que órgãos regulados devam atender com determinados padrões quando fazem atendimento por telefone e em um primeiro momento, as Companhias Aéreas não estavam adequadas, tanto que houve sanções, têm processos administrativos por sanção contra as principais Companhias Aéreas todas elas, TAM, GOL, a própria AZUL, sofreram atuações por inadequações.

É bem verdade que houve uma sensível melhora no setor, hoje, na última operação de fiscalização do PROCON a gente já notou uma adequação, mas em um primeiro momento pelo menos, houve uma inadequação para essas regras, seria importante então, fazer certa pressão, certa fiscalização para ver o atendimento específico dessas regras.

Então, para tentar dar um sumário, eu diria que é um setor em que não há uma intensidade tão grande de reclamações ao PROCON, mas isso já se identificou que é uma característica forte do consumidor de passagem aérea, como muitos dos problemas deles são imediatos, ou seja, atrasos, dificilmente essa pessoa reclama com muita intensidade, apenas quando há um prejuízo mais sensível, por isso que há essa alta recorrência de extravio de bagagem, que é um problema mais sério.

Mas eu acho que onde se deve intensificar fora a questão de segurança obviamente, seriam em medidas, que aperfeiçoem a informação, há a necessidade de um aperfeiçoamento normativo, a Legislação é muito antiga, ela é muito conflituosa, com o Código de Defesa do Consumidor.

Seria muito importante haver uma Legislação Federal sobre o assunto assim como normas da própria Agência Nacional de Aviação Civil, e que ela dê atenção para essas normas, pois, essa última proposta de regulação do direito de assistência ao passageiro, a nosso ver, eu mandar para a CPI, ela é inadequada por diversos aspectos, ela tem muitos problemas, tais como permitir overbooking, que é quando se faz a reserva de mais assento do que o disponível, ela apenas fazer valer o direito de informação de assistência quando a Companhia conseguir prever o atraso que é meio absurdo, enfim, ela tem alguns problemas pontuais que eu não vou especificar, eu posso mandar por escrito.

Os problemas mais recorrentes hoje que são muito ligados a extravio de bagagem e problemas de cancelamento por motivos de doença, como essa gripe suína e eles acabam cobrando multas ou por problemas de arrependimento.

Então acho que isso é algo que se possa estar averiguando como as Companhias poderiam proceder de outra forma, e lembrar por último, que essa questão de segurança é essencial, eu acho que é muito importante, a CPI estar investigando, seja as condições dos aeroportos como a manutenção das aeronaves e lembrar a importância que houve, da experiência que acabou sendo, agindo com muita pró atividade das autoridades aqui de São Paulo, nesse trágico acidente da TAM que se acabou conseguindo regar um Termo de Ajuste de Conduta para regular a assistência prévia aos familiares das vítimas.

É algo que seria importante também ter uma regulação, uma normatização sobre o tema, porque houve uma sensível diferença do tratamento desses familiares, nesse acidente da TAM por força deste Termo de Ajuste e Conduta em relação, por exemplo, ao que ocorreu no da GOL que foi fora de São Paulo, ou mesmo, nesse da AIRFRANCE, e finalmente também o fato de ter sido feito uma Câmara de Indenização onde se conseguiu também bons acordos para esses familiares, mas óbvio, que o foco deve ser prevenir este tipo de acidente para que ele nunca ocorra.

Com isso me coloco à disposição, mais uma vez agradecendo aí esse honroso convite dessa importante Comissão.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Nós agradecemos inicialmente a participação nessa parte inicial do Dr. Roberto Augusto Castelano Pfeiffer, que é o Diretor da Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor, o PROCON e ele nos acena em primeiro lugar com o direito à informação que consta no Código de Defesa do Consumidor e é um dos objetivos princípios dessa CPI, informar ao consumidor as condições de segurança das

aeronaves e do atendimento dos aeroportos a ele enquanto consumidor, e deixa transparecer aqui, que há a necessidade de uma Legislação.

A CPI pode apresentar um projeto dela, que promova um detalhamento do Código de Defesa do Consumidor para atender as especificidades do Mercado de São Paulo, então, fica desde já a sugestão se os Deputados que estiverem presentes, podemos encaminhar um ofício ao Doutor Roberto Pfeiffer solicitando a ele sugestões sobre o possível aperfeiçoamento Legislativo ao Código de Defesa do Consumidor, porque no âmbito da Legislação concorrente, nós poderemos Legislar de maneira complementar, fica já, e se estiverem de acordo, nós gostaríamos então de pedir este ofício ao Diretor do PROCON.

Eu passo a palavra ao eminente Deputado Alex Manente, Presidente da Comissão, Ex Presidente, mas eterno Presidente da Comissão do Consumidor.

O SR. ALEX MANENTE - PPS – Bom, primeiro agradecer a presença do Doutor Roberto Pfeiffer, inclusive, agradecê-lo porque certamente colaborou durante dois anos que eu estive à frente da Comissão de Defesa do Consumidor em diversas ações que fizemos.

Em primeiro lugar, Dr. Roberto Pfeiffer, eu gostaria de pedir essas informações por escrito, até de maneira oficial, hoje nós estamos de maneira informal, então, pedir oficialmente para encaminhar esse detalhamento, como está a Ação Civil Pública, as multas que foram aplicadas na GOL e na TAM, me recordo a época inclusive de diligências que fizemos em conjunto e que fora aplicadas essas multas.

Então, eu gostaria de solicitar isso por escrito até para nós, essa é uma sugestão Presidente, nós preparamos um encontro com a Direção da ANAC, para que nós tenhamos um encontro dessa Comissão com a Direção da ANAC, Presidente, só para deixar a sugestão, de nós estarmos nos encontrando com a Direção da ANAC, com Diretor, Presidente, seus Diretores, baseado nesse conflito que existe de relação inclusive de defesa do consumidor, uma vez que, até uma sugestão desta CPI era ter um órgão fiscalizador no próprio aeroporto, porque nós entendemos que é um problema pontual naquele momento que precisa imediatamente de uma assistência ao consumidor.

Então, sugeri através desse encaminhamento da Fundação PROCON, para que nós pudéssemos baseado nele encontrar a Direção da ANAC e solicitarmos um encontro para poder agilizar estas questões e solicitar, Presidente, que nós, não sei, talvez tentemos mudar a data da Comissão porque é ruim ter o nosso convidado que foi aprovado aqui em requerimento não podendo prestar formalmente os esclarecimentos por falta de quórum. É uma questão que nos deixa em uma situação muito prejudicada para poder avançar nas questões da CPI, então, fazer esta sugestão também para poder avançar nesses temas na CPI o que é importante.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Perfeito, nós vamos solicitar essas informações por escrito e vamos avaliar essas informações e a partir delas deliberar a sua nova presença, talvez em uma convocação extraordinária tarde, talvez fosse mais conveniente. Agradecemos muito a presença do Professor Doutor Roberto Pfeiffer, Diretor do PROCON, e eminente Ex-colega do colégio São Luiz, muito obrigado pela presença.

Convidamos agora, o representante da Azul Linhas Aéreas Brasileiras SA, Dr. Adalberto Febeliano que aqui se encontra, já esteve em outra oportunidade, gentilmente concordou em retornar, para que ocupe o seu assento, se o Doutor (ininteligível) Marcos chegar a tempo também, ele se sentará com o Senhor, aqui, também, mas com o Senhor, já podemos ir dando início.

Muito obrigado pelo comparecimento.

O SR. ADALBERTO FEBELIANO – Eu gostaria de fazer uma apresentação institucional sobre a empresa.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Então, primeiro uma apresentação da empresa, não é propaganda não?

O SR. ADALBERTO FEBELIANO – É só uma apresentação institucional, porque como nós não voamos em São Paulo, a gente está só no interior, imagino que nem todos conheçam o que a Azul tem feito, mais para situar

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Então vamos, eu vou me sentar ali com os meus colegas, para eu assistir melhor.

O SR. ADALBERTO FEBELIANO – Muito obrigado Senhor Presidente, eu queria, antes de começar, fazer a minha apresentação e ecoar a apresentação do Dr. Roberto Pfeiffer no que diz respeito a necessidade de um novo Código Brasileiro de Aeronáutica.

O Dr. Roberto Pfeiffer, obviamente está preocupado com as questões de Defesa dos Direitos do Consumidor, que realmente houve uma mudança muito grande entre o código anterior e o atual, em termos do (ininteligível) jurídico da Defesa do Consumidor e o código antigo não tem a mesma profundidade de ações, mas também do ponto de vista operacional, do ponto de vista das empresas aéreas, têm muitas coisas que precisam ser modificadas no Código Brasileiro de Aeronáutica e eu gosto sempre de me referir às duas que sejam talvez as mais importantes, primeiro que é: proteção dos dados de investigações aeronáuticas.

Nós temos uma larga experiência na investigação de acidentes aeronáuticos e nós só conseguimos, e quando digo nós, eu digo a indústria do transporte aéreo, só conseguiu progredir na investigação dos acidentes aeronáuticos, na investigação das causas dos acidentes aeronáuticos, depois que passou a existir a preocupação em buscar as causas e não os culpados, passou a haver uma proteção sobre as informações conseguidas nas investigações, isso é importante, porque é justamente a partir da identificação das causas que nós podemos aprender para evitar que os acidentes se repitam e é justamente esse arcabouço legal que existiu, que permitiu que nós fizéssemos da aviação o meio de transporte mais seguro que existe.

E hoje, no Código Brasileiro atual, não existe nenhuma previsão de confidencialidade dessas informações, então é muito preocupante, porque há conflitos graves entre as informações que as empresas registram para fins de segurança e que eventualmente possam vir a constituir provas contra elas mesmas o que inclusive fere preceitos constitucionais.

Então, hoje existe uma grande falha nesse aspecto e outra área que eu particularmente me preocupo muito, é a área de prevenção de uso de drogas e de álcool por tripulantes e por técnicos de manutenção, não existe no código nenhuma previsão que obrigue os empregados das empresas aéreas a passarem por testes regulares, para controlar o uso de drogas, para controlar o abuso de substâncias tanto na área de voo como na área de manutenção, isso é uma grande falha.

No caso específico da AZUL, como a AZUL é uma empresa nova, nós obrigamos os nossos funcionários como se tivessem um contrato de adesão, quero dizer, se você quer sem um empregado da AZUL, tem que submeter a esse tipo de teste, mas a legalidade disso ela é meio duvidosa, se um empregado quiser em um determinado momento questionar isso, a gente legalmente não tem muitos poderes para obrigá-lo, e isso é absolutamente fundamental, não adianta a gente querer tampar o sol com a peneira, é um problema da sociedade, o uso de drogas, do abuso de álcool e isso precisa ser controlado. E principalmente o espírito de um problema deste, obviamente não identificar as pessoas assim para demitilas, um programa desses tem que ser completo, dar a chance da pessoa se reabilitar.

Então, é muito importante isso das grandes lacunas que existem no Código Brasileiro de Aeronáutica atual, então, essas são as duas, eu diria do ponto de vista operacional, essas

são as duas importantes, então, realmente precisa-se fazer uma revisão desse Código que está bastante desatualizado.

Bom, então, se os Senhores me permitem, eu gostaria então de passar a falar aqui um pouquinho sobre a Azul Linhas Aéreas. Nós estamos voando, hoje, para Campinas e mais 13 cidades no Brasil, é uma malha já bastante abrangente, já cobre boa parte do país voando sempre a partir do aeroporto de Viracopos que hoje é a nossa principal base de operações.

Essa é a malha que nós pretendemos ter em 2013, é uma malha bastante diferente, eu queria chamar a atenção de vocês à nossa filosofia de operação que é diferente, nós não queremos fazer as ligações, como as outras empresas fazem, obrigando os passageiros a ficar trocando de avião, fazer um excesso de conexões. 1

Então, no futuro, quando nós tivermos uma boa frota de aviões, nós vamos querer fazer ligações diretas, os Senhores podem ver, quando a gente coloca aí voos diretos de Manaus para Salvador, Manaus para Recife, Manaus para Fortaleza, isso é o que nós realmente queremos fazer.

Ligar diretamente Foz do Iguaçu à Fortaleza, Foz do Iguaçu à Manaus, sem nenhuma escala intermediária, nós acreditamos, que já existe tamanho no Mercado Brasileiro para isso, a gente sempre gosta de dizer que nos Estados Unidos, existem 800 milhões de passageiros por ano no transporte aéreo, para uma população de 250 milhões de habitantes, então, um americano médio faz três viagens de avião por ano, aqui no Brasil, nós temos 50 milhões de passageiros para 200 milhões de habitantes, o brasileiro médio demora quatro anos para fazer uma viagem de avião. Então, o potencial do Mercado Brasileiro, é ser 12 vezes maior do que ele é hoje, como a renda do brasileiro não é exatamente igual a renda do americano, a gente normalmente faz um ajuste para isso.

A AZUL trabalha com a perspectiva de o Mercado Brasileiro ser de três a quatro vezes maior do que ele é hoje, nós estimamos que o Mercado Brasileiro já tenha de 150 a 200 milhões de passageiros por ano e suportar esse crescimento do ponto de vista de infraestrutura é o maior desafio que o Estado Brasileiro tem.

Para vocês terem uma idéia, isso aí, são as nossas principais concorrentes, a gente costuma sempre brincar que ganha uma passagem quem descobrir quem é a TAM e quem é a GOL. Então, o que a gente tem aí? As duas empresas, eu não quero falar mal delas, elas são empresas extremamente bem administradas, muito eficientes, mas, a gente pode ver que elas fazem exatamente a mesma coisa e é por isso que a AZUL acredita que pode fazer de uma maneira diferente, o Mercado Brasileiro já permite isso.

Então as duas trabalham uma atrás das rotas da outra e, por que isso é ruim para a sociedade? Porque diminui a oferta de serviços, então, se para todo lugar para onde a TAM voa, a GOL voa também, o que acontece? As cidades que não são atendidas, vão continuar sem serviço, então, você tem aquela situação, tem cidades em que você tem voos das duas empresas, e uma cidade a 200 quilômetros ao lado, não tem voo de nenhuma delas. Isso não é bom para a sociedade, nós precisamos estimular a concorrência, estimular a entrada de novas empresas no país, justamente para mudar essa realidade, e a AZUL vem juntamente com esse espírito, mudar um pouco a filosofia do transporte aéreo no Brasil.

Nós temos um serviço de ônibus ligando São Paulo ao aeroporto de Viracopos isso é devido à simples inexistência de espaço nos aeroportos de São Paulo, para as operações da AZUL.

Os dois aeroportos de São Paulo estão saturados, Congonhas e Guarulhos, a gente até poderia aqui questionar os valores de movimentos máximos estabelecidos pelos dois aeroportos, no caso, nos dois aeroportos, o limite máximo foi estabelecido muito abaixo da capacidade real dos aeroportos por decisões políticas no afã de demonstrar para a sociedade que alguma coisa estava sendo feita, estabeleceram-se limites de números de operações por hora absolutamente irreais para a infraestrutura disponível nos aeroportos, e a consequência disso é que não existe mais acesso nenhum para novas empresas nesses aeroportos, o que significa que se restringe a competição desses aeroportos e, por conseguinte, se não tem oposição, se não tem concorrência, diminui a qualidade do serviço e sobem os preços, e é isso que nós temos visto acontecer nos aeroportos da cidade de São Paulo.

Nós estamos transportando perto de dois mil passageiros por dia hoje entre São Paulo e Campinas, para que os senhores tenham uma idéia, isso é mais ou menos dois por cento do tráfego diário da cidade de São Paulo.

Esse é o desempenho que nós tivemos, em agosto, nós fomos também terceiros colocados, agora em setembro, nós caímos para a quarta colocação a (ininteligível) nos ultrapassou.

Esses são os empregos que nós estamos gerando, mais de 1200 empregos diretos, nós pretendemos ter nessa primeira fase, cerca de 100 empregados por avião, esse é o nosso objetivo, a TAM tem cerca de 230 empregados por avião e a GOL tem cerca de 170 empregados por avião, nós devemos crescer, nossa previsão é chegar a ter 74 aviões, então, a gente espera ter uma empresa na faixa de cinco, seis mil pessoas.

Uma coisa que é importante a gente mencionar, nós temos uma política comercial diferente que permite que nós tenhamos taxas de ocupação nos nossos aviões, muito mais elevadas do que a concorrência, nós trabalhamos normalmente de 10 a 15% de taxa de ocupação acima da concorrência, porque nós trabalhamos com preços menores.

Como é que funciona o preço de uma empresa aérea? Uma empresa aérea tem tarifas, que os senhores devem estar acostumados a consultar na internet, em torno de quatro ou cinco faixas tarifárias diferentes, e como é que as empresas fazem para mudar o preço médio dos seus voos para poder acompanhar a demanda? Basicamente, mudando o número de passagens vendidas em cada uma das taxas tarifárias.

Então, quando um voo está demorando muito para vender, o voo está vendendo abaixo da média, o que as empresas fazem? Elas aumentam o número de assentos vendidos nas tarifas mais baixas, quando um voo está vendendo mais rápido do que a média, então o que as empresas fazem? Elas diminuem o número de assentos com as tarifas mais baixas, e qual é a diferença da AZUL?

A AZUL trabalha constantemente com tarifas com um número maior de assentos com tarifas mais baixas, isso, favorece quem viaja por motivos pessoais, que vai cuidar de motivos pessoais, de lazer, ou visitar amigos e parentes, e é justamente isso que permite que a gente trabalhe com essas taxas de ocupação mais elevadas. Já estamos transportando cerca de 250 mil passageiros por mês.

Esse, é o efeito da nossa presença em Campinas, quando nós chegamos em Campinas, a tarifa de Campinas para Salvador, é na faixa de 630 reais, isso a gente chama de tarifa (ininteligível), é aquela tarifa que você tem, chegando ao aeroporto no balcão da empresa aérea, quero comprar uma passagem agora.

Isso é o que se cobrava quando nós chegamos a Campinas, a nossa presença levou essas tarifas a patamares idealísticos na faixa de 130 reais, depois houve certa recomposição, e hoje caiu de novo, hoje a gente tem uma guerra tarifária muito pesada entre as duas maiores empresas do país, mas o que aconteceu em Campinas, nós gostaríamos de ver acontecendo em Congonhas, nós gostaríamos de ver acontecendo em Guarulhos.

Infelizmente, a restrição da presença de outros concorrentes, de novas empresas nesses dois aeroportos, acaba sendo nociva para a população, a média, bom eu achei que eu tivesse aqui, mas a média de preços em Congonhas, vinha sendo de duas a três vezes maior de 100 a 200% a mais no que é cobrado em Viracopos.

Nós usamos somente aviões brasileiros, fabricados pela EMBRAER, e um aspecto interessante é que quando a EMBRAER fabrica um avião e exporta esse avião, isso é muito bom para o país, projeta uma imagem do país muito boa no exterior e diretamente gera riqueza, trás renda para o país, mas o que a gente quer chamar a atenção, é que o avião que fica no Brasil, que fica voando no país, ele é ainda melhor, só em impostos, nós arrecadamos cerca de treze milhões de reais por ano para cada avião, e, além disso, nós consumimos serviços,

principalmente do Governo Federal, combustível da PETROBRAS, taxas aeroportuárias, taxas de aeronavegação, de outros 20 milhões de reais por ano, então, quando um avião da EMBRAER fica voando aqui no país, nós temos um impacto ainda mais importante para a economia do país.

Uma coisa que é muito importante, nós chegamos ao Aeroporto de Viracopos, para que vocês tenham uma idéia, tinham 35 pessoas por dia viajando de avião, de Viracopos para Salvador, essas pessoas não tinham voos diretos, essas pessoas tinham que sair de Campinas para ir para Brasília, para o Rio de Janeiro ou Belo Horizonte, fazer conexão, e seguir para Salvador.

Então, ninguém sabe quantas pessoas vinham para São Paulo, pegar aviões em São Paulo, mas o fato é que de 35 pessoas por dia, hoje, só a AZUL leva 400 pessoas por dia para Salvador, esse é o potencial de crescimento do Mercado Brasileiro quando se oferece serviço conveniente com preço adequado.

Então, isso mostra, nós crescemos, o Aeroporto de Viracopos tinha perto de 900 mil passageiros, ou teve perto de 900 mil passageiros no ano passado, em 2008, e daí fechar o ano de 2009 com três milhões e meio de passageiros, nós triplicamos o movimento de passageiros em Viracopos, e o que a gente quer mostrar com esses gráficos, hoje, perto de 50% dos passageiros embarcados em Viracopos são embarcados em aviões a AZUL.

Mas isso não significa que nós roubamos passageiros das outras empresas, no gráfico da direita os senhores podem ver que a TAM e GOL embarcam muito mais passageiros hoje em Viracopos do que embarcavam no final do ano passado, ou seja, houve o estímulo do Mercado, tem mais gente viajando, novas pessoas estão voando de avião.

Então, isso foi o importante, a concorrência tem essa faceta positiva, ela faz com que o Mercado seja estimulado, mais pessoas possam viajar, então, na realidade, é atrás disso que a gente está, estimular a demanda e colocar mais pessoas para viajar.

Bom, aqui, justamente, existem algumas pessoas que dizem que não tem espaço no Mercado Brasileiro para mais de duas empresas, isso não é verdadeiro, nós temos muito espaço para crescimento das outras empresas menores porque como eu disse como nós vimos, a malha das duas empresas é exatamente espelhada, são as mesmas cidades atendidas, e na mediada em que o serviço vai se diversificando mais pessoas podem viajar.

Essas são as nossas projeções, nós devemos chegar em 2007 a 57 aviões, transportando dois milhões de passageiros nesse ano, e em 2007 a previsão é transportar oito milhões de passageiros.

Para quem não conhece, aí tem o interior do avião da EMBRAER. A EMBRAER, quando ela projetou esses aviões, ela faz uma pesquisa de Mercado Mundial e ela perguntou para operadores de aviões, para empresas aéreas e para os passageiros, como eles queriam que o avião fosse, e eles chegaram àquela conclusão óbvia que ninguém gosta de viajar no assento do meio, então, a EMBRAER fez um avião que tem só quatro poltronas por fileira, então, nos aviões da EMBRAER, só tem janela ou corredor, não tem assento do meio e isso significa um avião muito mais confortável.

A AZUL também trabalha com espaço entre as poltronas bem maior do que as outras empresas, então, quem viaja no avião da AZUL, se sente muito mais confortável, muito melhor.

Agora então, eu gostaria de passar a apresentação que o (ininteligível) deveria fazer, ele ainda não chegou, então, eu vou começar e depois se precisar, ele retoma.

Nós queremos falar um pouquinho sobre o que a gente chama, de Sistema de Aero Navegabilidade Continuada, como é que nós podemos garantir que a manutenção dos aviões é feita de maneira adequada, e como é que nós podemos garantir que ao fazer manutenção dessa forma, nós temos certeza de que tecnicamente, as aeronaves estão em condições de transportar passageiros.

Então, a gente vai falar um pouquinho sobre o que é certificação de tipo, como é a homologação de uma empresa aérea, o que é essa tal de Aero Navegabilidade Continuada, programas de manutenção, porque nos foi pedido que encaminhassemos cota do nosso programa de manutenção para a CPI, nós explicamos porque não o fizemos, a gente queria explicar o que tem por trás do programa de manutenção, o que é uma operação, o que é uma (ininteligível) de equipamentos mínimos, como é que a gente certifica pessoal e como é a certificação de controle da ANAC.

Bom, a certificação de tipo, quando a gente projeta um avião, esse avião precisa ser homologado, o que é um avião homologado? O fabricante tem que fazer uma série de ensaios, tem que fazer uma série de relatórios e demonstrar para a autoridade aeronáutica do país aonde esse avião foi projetado, que aquele avião é seguro, que aquele avião é controlável no ar, que aquele avião não é sujeito a falhas que possam levar a acidentes.

A diferença entre a aviação e as outras indústrias é que na aviação, quem faz essa homologação é o próprio fabricante, nas outras indústrias, normalmente tem um Órgão de Estado que faz essa homologação, no caso da aviação, o próprio fabricante faz essa homologação, mas ele preenche uma série de relatórios, encaminha esses relatórios para a autoridade aeronáutica e a autoridade aeronáutica é que vai dizer se ela está satisfeita ou não com os relatórios que foram apresentados.

Então, ela pode exigir que novos ensaios sejam feitos, ela pode exigir que novas medidas sejam tomadas, ela pode até exigir que um determinado ensaio seja refeito com a presença de alguém da autoridade aeronáutica a bordo da aeronave ou acompanhando pela telemetria.

Então, uma vez que isso termina essa homologação, é emitido o que a gente chama de certificado de tipo, no caso específico dos aviões da EMBRAER, a gente tem um nome comercial de E190 e E195, mas o tipo do avião é ERJ190-100 e ERJ190-200.

Um certificado de tipo, diz que este produto está apto para produção seriada e padronizada de uma aeronave, então, é homologado o projeto da aeronave, depois, é homologada a fábrica aonde essa aeronave vai ser montada, por quê? Porque você quer garantir que todo avião que saia da fábrica tenha exatamente as mesmas características daquele avião que foi homologado.

Então, é isso que tem por trás, junto com essa certificação de tipo, o fabricante propõe alguns documentos que são aprovados pela autoridade aeronáutica, que é o manual de voo, (ininteligível) que é aquele manual que eu chamo de check list, que diz quais são os procedimentos de emergência que você tem que fazer quando tem alguma coisa errada no avião em voo, a lista, o (ininteligível) que é a lista de equipamentos mínimos, que definem o que tem que estar operante ou não no avião para você poder voar e essa parte de (ininteligível) que é um relatório feito pelos engenheiros e fabricantes, dizendo como deve ser feita a manutenção daquela aeronave. Para que vocês tenham uma idéia, é justamente esse manual de voo quem determina coisas como a distância de decolagem do avião.

Um avião, como é que a gente sabe qual é a distância que um avião precisa para decolar? Você tem uma série de tabelas, uma série de gráficos, aonde entra: a pressão atmosférica do dia, a temperatura do dia, altitude, comprimento de pista que você tem disponível, se a pista tem inclinação positiva ou negativa, a velocidade do vento, o peso do avião, e então, com todos esses dados, você consegue então saber a sua distância de decolagem mínima é esta, para que você possa decolar nessa distância você tem as velocidades, que a gente chama de velocidades de decisão Você ter uma falha de motor. do piloto, o piloto, quando está decolando um avião, o que de pior pode acontecer?

Então, tem uma determinada velocidade, antes dessa velocidade, se o piloto tiver uma falha de motor ele vai ter que parar o avião e você vai conseguir parar dentro da pista, e depois dessa velocidade, você tem que decolar o avião, porque você não consegue mais parar dentro da pista, então, tudo isto é padronizado nesse manual de voo e todas as empresas aéreas operam de acordo com esse manual de voo.

A operação de acordo com o manual de voo, ela é mandatória para todos os operadores aeronáuticos, mas os operadores privados, as pessoas particulares que tem seus aviões, eles tem um pouco mais de flexibilidade, mas todas as empresas aéreas, sejam empresas aéreas regulares de taxi aéreo, comprimento mandatório desse manual de voo.

Além da certificação do avião, as empresas aéreas também têm que ser certificadas, então, você tem normas que dizem o que você precisa ter, o que você precisa demonstrar para a autoridade aeronáutica para que você possa se certificar. Você faz extensos documentos, apresenta esses documentos para autoridade aeronáutica, e a autoridade aeronáutica depois de avaliar esse movimento vai dizer: não, você está apto para transportar passageiros para ter remuneração, transporte remunerado de passageiros.

Na área de manutenção, que nós sabemos que é uma das preocupações da CPI, quais são os documentos que são aprovados pela autoridade aeronáutica? Primeiro, o manual geral de manutenção, o que é manual geral de manutenção? É o manual que descreve como funciona a área de manutenção de uma empresa, qual é o organograma dessa empresa, como é que são feitas as compras de material para reposição, como é que é feito o controle de qualidade dos materiais que são recebidos, quais são os requisitos mínimos que você tem que ter para aprovar uma aeronave para que ela possa voltar ao voo, então, tudo isso está nesse manual de manutenção.

Você precisa também de um programa de manutenção aprovado, você basicamente, quando o fabricante tem a certificação de tipo que nós vimos, tem aquele relatório (ininteligível), aquele relatório vira o programa de manutenção proposto pelo fabricante, as empresas aéreas pegam esse programa de manutenção proposto e com base nesse programa fazem seu próprio programa de manutenção e submetem a aprovação da autoridade aeronáutica. Então, também, a autoridade aeronáutica aprova esse programa de manutenção.

Porque que não é utilizado o programa de manutenção proposto pelo fabricante? Porque pode haver diferenças entre o avião do fabricante e o avião que efetivamente está sendo operado pela empresa, pode ter equipamentos adicionais, podem ter procedimentos diferentes que uma empresa pode adotar, então, por isso que você tem um programa a parte.

Você tem também a lista de equipamentos mínimos, você vai ver um pouquinho mais pra frente o que essa lista quer dizer, e ela também tem que ser aprovada pela autoridade aeronáutica, e o programa de treinamento e manutenção do seu pessoal de manutenção.

Então, é só depois que você apresenta tudo isso, esses são documentos grandes, são quase 300 páginas, a autoridade aeronáutica analisa esses documentos e só depois que ela analisa isso é que ela vai dizer que você está apto a transportar passageiros, isso aqui é só na área de manutenção, você tem coisas parecidas acompanhando também a parte de operações.

A navegabilidade continuada, então, é a forma como você garante que você está mantendo aquelas características iniciais de tipo do avião.

O que é o (ininteligível)? Vamos imaginar que o avião tenha uma lâmpada de leitura de um assento de um passageiro queimada, isso não é motivo certamente para que o avião não possa decolar, agora, e se todas as luzes de leitura de todos os passageiros estiverem queimadas? Isso também, certamente é um motivo para não decolar o avião, agora, de uma até todas, com quantas luzes de leituras de passageiros queimadas o avião pode decolar?

Essa questão começou a aparecer na década de 60, com a entrada de operação dos jatos que eram aviões bem mais complexos do que a gente tinha até então. Então aí é que se criou este conceito de (ininteligível), lista de equipamentos mínimos, essa lista, ela determina tudo aquilo que tem a ver com a segurança de operação do avião.

Então, com base nisso, aquilo que pode afetar a segurança vai estar relacionado na (ininteligível) o que pode ou não pode decolar e em que condições.

Então, radar meteorológico, você pode decolar sem o radar meteorológico? Por um número restrito de dias, desde que você esteja fazendo voos aonde você tem certeza de que os dois aeroportos, o de saída e o de chegada tem condições visuais que a meteorologia está favorável, tem uma série de condições que amarram a operação de aeronaves com alguns equipamentos inoperantes.

Os senhores tiveram aqui, justamente uma explanação semana passada, aliás, semana retrasada, sobre aquela questão do reverso pinado no avião da TAM, isso é uma operação tipicamente operação (ininteligível) você tem lá na lista de equipamentos mínimos que diz você pode operar com um reverso inoperante durante tantos dias em tais condições.

Isso já é previamente aprovado pelo fabricante e pela autoridade aeronáutica, como a gente diz aqui, é um desvio de projeto já autorizado previamente pela autoridade aeronáutica, (ininteligível) o desvio de projeto porque a aeronave não está nas mesmas condições de quando ela saiu da área de montagem, então, a gente entende como um desvio previamente aprovado.

Todo o nosso pessoal de manutenção precisa de uma certificação própria, todos os mecânicos são certificados pela ANAC, para que tenha essa certificação eles têm que fazer provas teóricas e práticas e é exigido deles uma experiência mínima, essas licenças tem prazo de validade, elas tem que ser renovadas, periodicamente os nossos mecânicos tem que ir lá fazer provas na ANAC para mostrar que eles ainda conhecem a teoria que eles tinham mostrado lá atrás, é bem parecido para pilotos, então, é isso que amarra as condições de segurança dos aviões.

É absolutamente impossível fazer uma fiscalização em 100% das aeronaves 100% do tempo, então, realmente, você precisa ter procedimentos diferentes para você controlar as aeronaves que voam no país.

A ANAC faz auditorias periódicas em todas as empresas aéreas, isso é uma obrigação perante a Organização de Aviação Civil Internacional, lá em Montreal, os técnicos da ANAC visitam as empresas aéreas, checam se aquilo que você disse no seu manual geral de manutenção, se você está cumprindo, se sua operação diária é coerente com aquele documento que foi aprovado inicialmente pela autoridade aeronáutica e ela faz vistorias normalmente semestrais ou no máximo anuais das empresas fazendo essa auditoria.

As não conformidades, quando eles encontram não conformidades, eles podem tomar diversas atitudes, normalmente as empresas aéreas são bastante responsáveis, as não conformidades são coisas mais burocráticas de pequena monta, agora, quando a auditoria da ANAC acha uma não conformidade grave, ela pode inclusive (ininteligível) proibir a empresa de voar até que uma determinada não conformidade mais grave seja sanada.

A diferença entre manutenção preventiva e corretiva, a preventiva, a gente faz normalmente quando a aeronave está nos pernoites nos aeroportos, é um negócio que é planejado, e a manutenção corretiva não, a manutenção corretiva é quando justamente aconteceu um defeito e você não tem controle sobre isso, então você normalmente cuida disso como a gente diz no trânsito das aeronaves, ela pára no aeroporto para desembarcar e embarcar passageiros e então, você tem a possibilidade de fazer uma manutenção corretiva principalmente trocando grandes unidades.

Toda manutenção é devidamente registrada, tanto no livro de bordo, como em (ininteligível) de serviço, esses documentos são todos arquivados pela empresa aérea, ficam a disposição tanto da autoridade aeronáutica como de qualquer outro órgão governamental que necessite.

Bom, eu queria agradecer a oportunidade de estar aqui falando um pouquinho da Azul Linhas Aéreas e dos nossos procedimentos de manutenção, e dos procedimentos de manutenção da indústria, engenheiro (ininteligível) que já chegou aqui também gostaria, se vocês tiverem qualquer questão técnica um pouco mais aprofundada ele seria a pessoa mais indicada para responder, muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Muito bem, Dr. Adalberto Febeliano, em primeiro lugar a CPI agradece a forma organizada, sistemática e com conteúdo com que a AZUL se portou nessa Comissão Parlamentar de Inquérito, o Senhor que já havia comparecido aqui nas outras vezes, todas as vezes que foi chamado, deu realmente uma contribuição bastante esclarecedora e está de parabéns a Companhia AZUL.

Nós gostaríamos se possível, que essas suas informações expostas verbalmente, dessa maneira organizada, pudessem ser encaminhadas, essa exposição que está adequada como se encontra

O SR. ADALBERTO FEBELIANO – Eu deixo uma cópia aqui.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Deixe então uma cópia para ser anexada, nós temos eventualmente perguntas a formular, eu tinha apenas uma dúvida: a AZUL encontra atualmente algum tipo de boicote por parte da TAM e da GOL, ou por parte da ANAC de Autoridades do Governo para que possa ampliar as suas, pareceu que houve subliminamente uma queixa da Companhia, existe esse tipo de boicote? A questão da ampliação e não da utilização dos aeroportos acabou-se tornando conveniente para atender a exigências comerciais das Companhias dominantes, existe algum tipo de prática danosa ao consumidor consistente na formação de oligopólios? O que o Senhor puder (ininteligível)

O SR. ADALBERTO FEBELIANO – Não, eu não diria que há um boicote, existe um ambiente extremamente competitivo, um ambiente muito difícil, que certamente não é favorável a entrada de novas empresas.

A AZUL está entrando, nosso fundador (ininteligível), é a quarta empresa aérea que ele está fundando e todas as outras empresas que ele fundou, foram empresas de grande sucesso, então, temos acesso às capitais, nós temos tido investidores que confiam nas atividades dele e temos um desempenho como eu mostrei, um desempenho em performance operacional impressionante, nenhuma empresa aérea no mundo cresceu tão rápido, mas não há assim um boicote.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Me permita, o que está impedindo então ela de expandir o seu atendimento?

(vozes sobrepostas)

O SR. ADALBERTO FEBELIANO – Nós estamos recebendo novas aeronaves e estamos nos expandindo, mas realmente, o que nós sentimos falta é que os aeroportos, eles são bem públicos, eles não podem ser ambientes privados, eles tem que atender a toda a população, e quando você tem um aeroporto que é dominado exclusivamente por duas empresas, a população certamente não está sendo bem atendida, porque se você não vai ter concorrência, você não vai ter preços melhores.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – O aeroporto de Viracopos, por si só, não poderia a AZUL, fazer dali a sua base de expansão para todo o país e aumentar a sua rede de atendimento?

O SR. ADALBERTO FEBELIANO – Sim, isso nós estamos fazendo, como eu disse, lá em Viracopos mais de 50% do movimento, então, realmente lá a gente pode crescer.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Até quanto pode crescer?

O SR. ADALBERTO FEBELIANO – Depende.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – É possível que da base de Viracopos se torne uma empresa de um porte menor, mas comparativamente próximo da GOL e da TAM? Partindo de Viracopos?

O SR. ADALBERTO FEBELIANO – É possível, bem mais difícil, porque o maior mercado consumidor está aqui, 35% dos passageiros do Sistema Aéreo Brasileiro, estão na Cidade de São Paulo.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Eu imagino que as pessoas queiram ir a aeroportos menos superlotados, ou menos lotados e desejem viajar com mais conforto, e para isso, elas não se incomodariam de fazer este deslocamento, a prática vem demonstrando isso, até Campinas, o Senhor entende que isso em Viracopos, é possível com este plus de conforto e talvez nesse momento inicial pelo menos, porque as aeronaves são novas e de segurança, possa ser atraído por ali? A AZUL tem essa perspectiva? E depois o Deputado Alex Manente quer formular uma pergunta.

O SR. ADALBERTO FEBELIANO – Como eu comentei, nós estamos transportando só dois por cento dos passageiros de São Paulo para Campinas, então, realmente, alguns passageiros nós estamos conseguindo levar para lá, mas certamente o potencial da Cidade de São Paulo não vai poder ser totalmente deplorado com o aeroporto de Campinas. Nós precisaríamos talvez, quando tiver um trem de alta velocidade efetivamente funcionando, coisa para daqui seis ou sete anos, aí talvez a gente consiga aumentar um pouco mais esse número, mas hoje, é um potencial limitado, sem dúvida nenhuma, seria melhor para a população especialmente da Cidade de São Paulo, se a gente pudesse operar por Congonhas ou em Guarulhos.

O SR. ALEX MANENTE - PPS – Diante disso, e gostaria de agradecer primeiramente pela sua explanação, muito proveitosa, eu queria formular uma pergunta, se a AZUL está tentando entrar ou fez requerimento, ou está fazendo qualquer tipo de gestão para poder atuar no Aeroporto de Congonhas ou de Guarulhos.

O SR. ADALBERTO FEBELIANO – Não tem uma possibilidade de a gente operar em Guarulhos, não tem nenhum horário possível, a gente poderia operar 11 horas da manhã ou três horas da tarde que ninguém quer viajar nestes horários, e em Congonhas, nem adianta a gente fazer pedido, as regras em vigor, simplesmente impedem que a gente faça qualquer pedido, porque não tem espaço para mais nenhum voo.

O SR. ALEX MANENTE - PPS – Mas deve ser vontade da empresa operar em Congonhas e Guarulhos?

O SR. ADALBERTO FEBELIANO – Sem dúvida nenhuma, é o melhor Mercado do país, a gente gostaria de estar aqui, só para vocês terem uma idéia, nós fizemos uma propaganda aqui na Cidade de São Paulo, vendemos em três dias 24 mais 14, mais 12, foram 38, 50 mil passagens em três dias na Cidade de São Paulo, porque fizemos a propaganda aqui, e isso porque nós não voamos na Cidade de São Paulo, então, imagina se agente estivesse aqui voando em Congonhas, voando em Guarulhos como isso poderia ser maior ainda.

O SR. ALEX MANENTE - PPS – Porque nós recebemos recentemente o responsável, o superintendente da INFRAERO de Guarulhos, que falou que abriu possibilidade inclusive da AEROMÉXICO iniciar e ampliar a sua atuação de acordo com os horários possíveis do Aero-

porto, então, gostaria de entender se a empresa pediu ou ainda não pediu, está aguardando o melhor momento, conhecendo a relação, e é a ANAC que libera ou a INFRAERO, como é isso?

O SR. ADALBERTO FEBELIANO – Na realidade, a gente tem uma liberação de três órgãos, da ANAC, do Aeroporto, ou seja, normalmente a INFRAERO, mas pode ser o da AESP também, e do DECEA.

O DECEA diz se tem lugar no espaço aéreo, o Administrador do Aeroporto disse se tem lugar no aeroporto e a ANAC faz uma análise se a empresa tem capacidade técnica para operar naquele aeroporto.

Uma empresa como a AEROMÉXICO, ela faz um voo por dia, para uma empresa que faz voos domésticos, um voo por dia não é uma operação, nós precisamos fazer vários voos por dia, porque nenhum passageiro vai querer só um voo.

O SR. ALEX MANENTE - PPS – Só para finalizar Presidente, peço para a gente colocar para a Comissão, para trabalhar a questão, uma vez que existe o aeroporto, talvez da maior Cidade da América Latina que é a Cidade de São Paulo e que está dominado por apenas duas empresas sem possibilidade de você ampliar essa utilização, até gerando uma concorrência melhor para o consumidor, eu acho que nós temos que trabalhar esta questão da maneira adequada, colocar isso no nosso relatório e buscar alternativas de abrir espaços, inclusive fazer com que estas empresas que dominam cedam os espaços para poder ter novas empresas, se não tem novos espaços, nós temos que abrir o que existe para poder dividir melhor.

O SR. ADALBERTO FEBELIANO – Eu não mencionei, o aeroporto de Campinas, está com um número maior de operações totalmente dentro da segurança e o que você poderia fazer, é que essas novas operações fossem destinadas não para a AZUL, mas para as novas empresas, para aumentar a concorrência, a gente não faz (ininteligível).

O SR. ALEX MANENTE - PPS – A gente não está falando da Azul.

(vozes sobrepostas)

Certamente mais proveitoso.

O SR. ADALBERTO FEBELIANO – Outra coisa, hoje, inclusive, a AZUL vai encaminhar na consulta pública sobre o trem de alta velocidade, a AZUL vai encaminhar uma sugestão para o Diretor geral da ANTT, que não feche o Campo de Marte, como a ANTT está preconizando, que se faça lá uma estação subterrânea do trem de alta velocidade, vai ser uma diferença irrisória no preço do projeto todo, e pelo contrário, existe um projeto no Campo de Marte para construir uma segunda pista que permitiria operações comerciais naquele aeroporto.

Claro, não vai ser um aeroporto para 10 milhões de passageiros por ano, mas colocar lá o aeroporto para cinco ou seis e botar mais voos regionais e melhorar a concorrência na Cidade de São Paulo, então, é uma oportunidade além do aumento da capacidade de Congonhas, o Campo de Marte também é uma oportunidade que não pode ser desprezada.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Deputado Camilo Gava.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Presidente, eu gostaria de parabenizar o Senhor pela sua presença aqui e dizer que eu já voei pela sua empresa aérea e como diz um amigo meu, ele diz que a única coisa que tem dentro do avião é o preço da passagem, mas a passagem era compatível e gostei muito, e achei interessante e gostaria de ressaltar aqui nessa CPI que a parceria que a empresa tem com os aviões da EMBRAER, eu estava comentando com o Deputado, que o voo que eu fiz até Recife, foi um voo de qualidade, a empresa está de parabéns, mesmo porque o avião é muito confortável, não tem aquele assento do meio Deputado Alex, e então, vocês estão de parabéns.

Eu acho que o crescimento de vocês aí, deve-se a isso, a esse espírito empreendedor de se lançar em Campinas, e sei de muitas pessoas que estão pegando o ônibus aqui em São Paulo e indo até lá em Campinas para voar com a AZUL, então, o Senhor está de parabéns e ficar consignado que quem quiser voar com a AZUL aí, com a TAM e com a GOL, são três boas Companhias, mas o que me agradou mais, e pelo fato do avião ser da EMBRAER e está contribuindo aí para o desenvolvimento do nosso país.

O SR. ADALBERTO FEBELIANO – Muito obrigado Deputado, fico contente pelo Senhor ter sido bem tratado e tenha gostado.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Muito bem, uma curiosidade, essas aeronaves da EMBRAER, qual é o tamanho delas? São compatíveis com um Airbus menor A-19? Quantos passageiros poderiam transportar com o déficit de três poltronas de cada lado, existe a redução para dar mais conforto.

O SR. ADALBERTO FEBELIANO – Exatamente, elas têm o mesmo tamanho que um Airbus e um Boeing, exatamente as mesmas dimensões, mesma altura, e isso é curioso, porque o problema é o seguinte, nós temos aviões com 106 e com 118 lugares, quando você põe só quatro assentos, a fuselagem fica mais estreita, então, para você levar 100 pessoas, você tem que fazer o avião um pouco mais comprido, então, é por isso que as dimensões externas são exatamente as mesmas, só que a fuselagem é mais estreita e oferece mais conforto, mais, como a gente diz, mais metros cúbicos de espaço.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – E pode voar a 37 mil pés também?

O SR. ADALBERTO FEBELIANO – Pode, até a 41 mil pés, a mesma altitude que as outras aeronaves.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Só uma última pergunta, o Senhor foi tão esclarecedor nos aspectos, quantos funcionários tem a ANAC para fazer essa fiscalização sobre a observância dos procedimentos de segurança?

O SR. ADALBERTO FEBELIANO – Eu não saberia precisar quanto.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Mas existe uma fiscalização eficiente? Ou é um órgão como

O SR. ADALBERTO FEBELIANO – Nós passamos pela fiscalização, normalmente na área de manutenção, fiscalização semestrais, duas vezes por ano os fiscais vão lá, verificam as instalações, os procedimentos, também já em outras empresas que participei, empresas de taxi aéreo, pelo menos uma vez por ano os fiscais na ANAC estão lá para fiscalizar.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Eu acho que fica Deputado Camilo Gava, para nós dessa exposição, eu repito, esclarecedora, parabéns, uma missão nessa CPI com relação ao aspecto hoje debatido.

Vamos analisar se está havendo algum tipo que é uma concorrência injusta, nós percebemos, se é uma concorrência desleal ou não, isso deslocaria o foco para um inquérito do Ministério Público Federal, seria prática de crime, que é crime contra a ordem econômica,

se é uma pura questão de ocupação de Mercado ou se está havendo algum tipo de outra prática, nós podemos inclusive desenvolver esse foco porque na medida em que outras empresas puderem operar, aquelas serão mais cautelosas em determinados procedimentos.

Posso fazer uma última pergunta só?

O Airbus e o Boeing, se o Senhor tivesse que fazer uma opção, o Senhor vê diferença em nível de segurança entre uma aeronave e outra?

O SR. ADALBERTO FEBELIANO – Não, as estáticas mostram que o índice de segurança dos dois fabricantes é praticamente o mesmo, não existe nenhuma tendência para mais ou para menos de nenhum deles, eles são bem parelhos nessa questão de segurança.

Têm fãs de Boeing e fãs de Airbus. Os fãs de Boeing costumam dizer que no Airbus você não pilota, você finge que pilota porque quem pilota é o computador, e os fãs do Airbus dizem muito do contrário, é justamente o computador que está lá para dar segurança para os passageiros porque ele está supervisionando tudo o que o avião está fazendo, então, é uma discussão interminável, é uma questão de paixão mesmo.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Eu devo ter conversado muito com pilotos de Boeing porque, carro é Mercedes, a mulher é Brasileira e avião é Boeing, mas eu acredito que isso seja questão subjetiva.

Nós agradecemos muito, está encerrada esta sessão, ainda que informal, mas muito esclarecedora, contamos com suas informações por escrito e faremos nossa visita oportuna à ANAC e ao Centro de Manutenção.

Muito Obrigado e bom dia a todos.

O SR. ADALBERTO FEBELIANO – Mais uma vez, muito obrigado pela oportunidade.

ANEXO 6

22 de outubro de 2009 — Sétima Reunião da CPI — Oitiva do Sr. RENÉ PIMENTEL CADAVAL JUNIOR, Presidente da Associação dos Moradores do Entorno do Aeroporto de Congonhas (AMEA), e do Sr. RUBENS CHAMMAS, Diretor da Empresa Municipal de Urbanização (EMURB), representando o Exmo. Sr. GILBERTO KASSAB, Prefeito da Capital (transcrição realizada pela empresa BK Consultoria e Serviços Ltda.)

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Já estamos com quatro Deputados, ótimo. No meu relógio ainda não deu 11h são 10h55min, como não há relógio oficial aqui vale o do Presidente é o costume da casa.

O SR. – O Presidente não falha não é Deputado?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Do Presidente não, está aqui, meu relógio está firminho. O prazo final termina às 11hs e no meu relógio são 6 para as 11.

O SR. – Qual é o quorum?

O SR. – No meu relógio está marcando 6 para as 10, então cheguei adiantado.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Para a Comissão vale horário de verão, vale o outro horário, são todas questões que devemos deixar para debate, por que quando nós instalamos era o outro horário que vigia. A lei posterior retroage então para ferir o ato jurídico perfeito.

Havendo número regimental declaro aberta a 7ª Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito, dispensando a leitura da Ata anterior e convidando o Sr. Rene Pimentel Cadaval Jr., que é da Associação de Moradores do Entorno do Aeroporto de Congonhas para vir aqui a frente fazer uma exposição pelo prazo regimental de dez minutos. Muito bom dia Sr. René, prazer, vamos sentar. Anuncio a honrosa presença dos Deputados Carlos Giannazi, Alex Manente, Rodolfo Costa e Silva e Simão Pedro, que com sua experiência, seu conhecimento abrilhantam essa reunião. Muito bom dia, fiquem a vontade, peço que tragam uma água, um café para o nosso convidado aqui. O Sr. fique a vontade, o Sr. está com a palavra.

O SR. RENE PIMENTEL CADAVAL JR. – Muito obrigado pela oportunidade, e os Deputados e pela coragem de estarem desenvolvendo essa CPI para que possamos falar de problemas tão importantes, e a questão aeroportuária realmente é uma questão tão importante que já tem problemas hoje, quanto não dirá daqui para o futuro, com a Copa do Mundo chegando, e essa questão até de sediar as Olimpíadas, nós temos problemas muito sérios aí para estarmos nos envolvendo. Meu nome é Rene Pimentel Cadaval Jr. sou Presidente da AMEA que é a Associação de Moradores do Entorno do Aeroporto de Congonhas e já há anos nós vimos lutando contra essa ideia de ampliação do Aeroporto de Congonhas que foi amplamente divulgada pela mídia, pelo Kassab, pelo Governador Jose Serra e até pelo Governo Federal e isso ficou permeando pelo entorno, fazendo com que todas as pessoas que lá moram, residem, tivessem suas residências extremamente desvalorizadas, e esse é um problema que vimos enfrentando, a Prefeitura e nem o Governo em nenhum momento se pronunciaram sobre se vão fazer ou sobre se não vão fazer, e esse é um pedido a essa casa de que eles se pronunciem a esse respeito.

O que temos, também, para trazer para vocês é que há uns dois meses mais ou menos, e isso não só a AMEA que vem falando, mas a Associação da Vila Noca também vem falando, de um trabalho que foi feito no Aeroporto de escoamento das águas fluviais, foi muito mal feito esse serviço e que causa enchente na Pedro Bueno, e há uns dois meses com chuvas intensas aqui em São Paulo caiu um muro ali, um muro de arrimo que foi feito na cabeceira sul desmoronou e isso está desmoronado até agora, então é uma pergunta que queremos fazer para Infraero, se realmente deixar esse muro de arrimo caído ali dois meses se não é um pretexto para fazer a cabeceira sul toda estar desmoronando de alguma forma, para poder estar incentivando a necessidade de alguma obra naquele local e consequentemente uma ampliação; é uma vergonha o que acontece ali na cabeceira sul.

Outra coisa que queremos colocar, é que até o presente momento, já falamos várias vezes sobre a questão de poluição ambiental causada pelo Aeroporto, principalmente o Aeroporto estando num local densamente povoado como é o caso de Congonhas, e nós gostaríamos de pedir a essa Casa que solicitasse aos donos das Companhias Aéreas que providenciassem um laudo de quanto de querosene em natureza são despejadas na atmosfera em função da atividade do próprio motor das turbinas das aeronaves. Isso acontece, isso é um fato que já existe, é conhecido por todos, nós chamamos de chuva ácida ou chuva de querosene, que nem já foi falado numa outra CPI que participamos, existe, então em todos os motores, uma queima de combustível e um resíduo dessa queima que é combustível in natura que vai para a atmosfera; então nós gostaríamos de pedir para essa Casa que solicitasse esse número, o que significa esse nível de poluição que nós não temos conhecimento e eles não divulgam em canto nenhum.

Gostaria de colocar aqui que a AMEA entrou no Ministério Público contra o EIA-RIMA, isso foi acatado pelo Ministério Público, esse processo encontra-se em andamento. O EIA-RIMA é um documento que teve uma série de irregularidades, tanto é que até o momento não foi aprovado, e não deveria realmente ter aprovado... ser aprovado.

O que nós gostaríamos de colocar também é o descontrole do uso do Aeroporto de Congonhas, é muito grande e há muitos anos. No próprio site da Infraero eles tiveram a coragem de tirar do site a capacidade operacional ano que eram em doze milhões, então até antes do início do EIA-RIMA estava claro no site da Infraero da capacidade operacional

de uso do Aeroporto de Congonhas eram de doze milhões passageiros ano, mas no mesmo site, isso foi questionado pela AMEA, eles utilizaram 2002 doze milhões e meio; doze milhões e sessenta e nove em 2003; treze milhões e meio em 2004; 2005 teve dezessete milhões de passageiros sendo transportados; em 2006 dezoito milhões e meio e em 2007 pelo fatídico acidente quinze milhões e pouco, ou seja, ninguém controla o Aeroporto de Congonhas. Quem deveria controlar não controla, quem deveria fazer com que esse número fosse cumprido na íntegra não o faz; então qual é a garantia que temos se esse aparelho for ampliado do jeito que tanto a Prefeitura quanto o Governo do Estado colocam.

Nós trouxemos também, queríamos deixar com essa Casa, um estudo que foi feito dá quantidade de pessoas que seriam atingidas por uma possível desapropriação onde está separado pelo Censo IBGE de 2006 com atualização para 2007, infelizmente nós não temos um estudo mais atual, de quantidade de casas, apartamentos, outros, dados do IBGE que foram sintetizados entre crianças, população adulta e idosos que seriam, teoricamente, afetadas por essa possível ampliação, se ela vier a acontecer; o que seria ao nosso ver uma catástrofe para a cidade de São Paulo. Então é muito importante que essa CPI esteja dando importância para esse fato da questão aeroportuária e nós agradecemos muito esse espaço, muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Nós agradecemos bastante ao Sr. Rene e abro a palavra aos Deputados para perguntas. Deputado Alex Manente.

O SR. ALEX MANENTE - PPS – Presidente, primeiro quero agradecer a presença do nosso convidado, fiz uma sugestão conversando aqui com o Deputado Carlos Giannazi, de nós ouvirmos a Prefeitura para depois debatermos, por que as questões que foram aqui colocadas podem ser respondidas pelo representante da Prefeitura e depois abriremos para os dois para as perguntas.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Surgiu uma proposta de levantar pela CETESB o grau de monóxido de poluição do ar que é provocado pela movimentação dos aviões no aeroporto, depois nós vamos também deliberar para ver se é o caso de mandarmos um ofício à CETESB, temos aqui o nosso Deputado Rodolfo Costa e Silva especialista na área. Por ora eu agradeço ao Sr. Rene e vamos convidar para ocupar a cadeira, muito obrigado, o Engenheiro Rubens Chamas representando o Exmo. Sr. Prefeito da Capital Gilberto Kassab. Sr. Rubens prazer, uma honra ter o Sr. aqui. Já vai estar chegando um cafezinho, uma água, por que nós tratamos muito bem aqui aqueles que cooperam com a CPI, e dou a V.S.^a o prazo regimental de dez minutos para fazer uma exposição inicial, o Sr. ouviu agora a fala do Presidente da Associação dos Moradores do Entorno do Aeroporto de Congonhas, portanto fique a vontade e está com a palavra.

O SR. RUBENS CHAMMAS – Bom dia a todos, queria cumprimentar o Presidente da CPI Deputado Fernando Capez, cumprimentar também os outros Deputados, os representantes de Associações, os outros presentes, em nome do Prefeito Gilberto Kassab e da Prefeitura, estamos aqui a disposição para trazer algumas informações e tirar as dúvidas que tiverem ao nosso alcance.

Eu acho que primeiro é a importância do instrumento, do equipamento aeroportuário Aeroporto de Congonhas, é do conhecimento de todos a importância dele para a cidade, e a Prefeitura junto com os órgãos Infraero e ANAC e suas condições de segurança... ele tem que estar nas suas condições plenas para seu pleno funcionamento e suas adequadas condições.

Estudo de ampliação ou outros estudos a Prefeitura... ela faz parte do conjunto de atores envolvidos nesses estudos, é claro que o uso do solo é competência municipal, em alguns momentos foram já diagnosticadas algumas ideias na Prefeitura, ainda em nível bem preliminar, de concepção, de ampliação da pista ou não para efeito de segurança, aquela necessidade de área de escape, mas isso eu diria que ainda está em nível preliminar. É claro que aquela região sofre uma série de intervenções públicas independentemente do Aeroporto de Congonhas, eu diria até pela EMURB, eu sou Diretor de Desenvolvimento da EMURB. A EMURB é responsável pela gestão da Operação Urbana Água Espreada, que é lindeira ao Aeroporto de Congonhas, e naquela região nós teremos uma série de intervenções por conta da Operação Urbana Água Espreada, por exemplo, nós temos a construção de um túnel que sai... que faz a ligação da (ininteligível) Morais até a Imigrantes, um túnel com quase 4Km de extensão; também a construção de uma via parque naquela região, na região do Jabaquara, aliada a construção de quatro mil residências para o reassentamento das famílias que vivem ali, desde a favela Alba até a região da Imigrantes; e também o transporte coletivo, isso iniciativa do Metrô, que vai perfazer todo o percurso que vem da Estação São Judas passando pelo Aeroporto de Congonhas e depois engatando na região da Operação Água Espreada indo até a Ponte Estaiada e depois cruzando o Rio Pinheiros indo até o Morumbi. Isso é só para dar um cenário de que não podemos analisar o Aeroporto de Congonhas, esse equipamento forte, do ponto de vista isolado, ele hoje faz parte de um complexo de intervenções, e hoje a Prefeitura e acho que os outros órgãos Estaduais e Federais analisem ele no ponto de vista de acesso, de segurança e de inserção na malha urbana do ponto de vista global. Acho que as intervenções previstas para região elas são significativas, elas são de uma remodelagem de toda a área, inclusive na parte de transporte coletivo, de acessos viários; o Aeroporto de Congonhas tem que estar conversando com essas outras inserções.

Só para finalizar, e ate retomando e ratificando, a Prefeitura ...ela tem ainda em nível preliminar alguns estudos, mas são estudos bem iniciais que com o passar do tempo envolvido outros órgãos Estaduais e principalmente a Infraero nós podemos avançar nessas contemplações.

Eu queria me colocar a disposição e dizer que na Prefeitura esses assuntos não são especificamente da EMURB, eles permeiam vários órgãos, o próprio Gabinete de Prefeito é o Gabinete que está coordenando esse assunto, a Secretaria de Desenvolvimento Urbano também está presente e a EMURB dando um apoio técnico nessas discussões. Eu me coloco a disposição para eventuais dúvidas e colocações, obrigado.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito bem, agradecemos ao Dr^o. Rubens Chamas, a quem particularmente temos o prazer de reencontrar, maior satisfação, e agora sim os Deputados tem a palavra para se quiserem fazer alguma pergunta. Vamos convidar o Dr. Rene para reocupar aqui o posto. Se incomodaria Dr. Rene de vir aqui por que agora serão feitas as perguntas tanto para a Prefeitura como tanto para a Associação.

O SR. CARLOS GIANNAZI – PSOL – Pela ordem, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela ordem Deputado, eminente Deputado Carlos Giannazi, combativo Deputado Carlos Giannazi,

O SR. CARLOS GIANNAZI – PSOL – Sr. Presidente eu gostaria em primeiro lugar, reforçar aqui o pedido de um ofício, ou de um requerimento, para as empresas aéreas e também para Infraero em relação a essa colocação importante que o Sr. Rene fez em relação à questão da poluição, da quantidade de querosene que é despejada naquela região, por que acho que isso ate uma questão de saúde pública da população, acho que é importante que tenhamos todas essas informações, então eu gostaria de reforçar esse pedido ou através de um requerimento ou através de um ofício

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mandamos um ofício as Companhias Aéreas inicialmente solicitando informação e com base das informações encaminhamos a CETESB?

O SR. CARLOS GIANNAZI – PSOL – Acho que teríamos que acionar a CETESB, as Empresas Aéreas e a Infraero também, que ela deve ter algum...

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Simultaneamente? Deputado Rodolfo Costa e Silva

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Eu acho que o caminho principal é a CETESB, e que tipo de controle ela faz, não são laudos específicos, mas que tipo de acompanhamento ela faz do ponto de vista da poluição do ar, relativo à questão das aeronaves; os órgãos de controle para saber que tipo de controle eles fazem com relação às aeronaves

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Órgão de Controle da Secretaria do Meio Ambiente?

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Não, órgão de controle da Aviação Brasileira

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Perfeito, ANAC, Infraero

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - Deve ter, vamos dizer assim, parâmetros internacionais de emissão e eles devem ter esses limites, e eles em cima desses limites deve ter algum sistema de controle, saber se tem acho mais importante até isso tudo do que as Empresas Aéreas, embora eu possa fazer consulta por que individualmente elas não compõem quadro, é muito difícil nós aqui pegarmos a TAM, a Gol, a não sei quem, e dizer "está bom o meu cá tanto; e o meu cá tanto" vamos ficar com esse numero na nossa mão é muito pouco por que nós não sabemos analisar, nós temos que saber a concentração que se estabelece no ar e é uma metodologia que não deve ser de responsabilidade, na minha opinião, das empresas, elas podem ate patrocinar, mas acho que é uma responsabilidade da Agencia Ambiental e dos órgãos do Controle de Aviação, que eu achava que deveriam ser priorizados nesta solicitação.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – De acordo Deputado Carlos Giannazi?

O SR. CARLOS GIANNAZI – PSOL – De acordo

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito bem, então vamos encaminhar um ofício a CETESB, como foi Deputado Rodolfo que colocou com tanta precisão.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – ANAC, CETESB e Infraero

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Sim, mas a CETESB para que ela informe que tipo

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Tipo de controle que ela estabeleceu.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Qual o tipo, ou sistema, de controle estabelecido

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Que informações ela tem, por que isso precisa de um histórico

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Para aferir

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Imagino que essa situação ela deve se modificar com estações do ano, velocidade de ventos, inversão térmica, intensidade do Aeroporto, então são uma série de parâmetros que não adianta nada fazer uma, tem que ter um sistema de controle, e é isso que eu estou atrás, não adianta fazer uma. não vai me ajudar.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Até por que a lei que institui a nova política climática no Estado de São Paulo e daqui a 20 anos vamos ter que estar emitindo 20% menos de gás estufa do que emitimos hoje, vamos ver com que o Aeroporto... as Empresas Aéreas estão cooperando para isso. Então um ofício a CETESB para que informe acerca de eventuais sistema de controle do grau de emissão de CO², gás efeito estufa

O SR. – CO² e outros elementos químicos na movimentação de pouso e arremetimento e saída das aeronaves está certo? Que resultados eles tem, que campanhas já foram feitas, que informação nós podemos ter, objetivos, isso com a CETESB. Que tipo de controle se tem, por que...

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Espera que eu estou anotando. Você quer me encaminhar isso por escrito a sugestão do ofício?

O SR. – Posso encaminhar

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pronto, mais fácil. Então nós vamos encaminhar um ofício a CETESB, se houver necessidade você... a Infraero e a ANAC e as Empresas Aéreas.. (ininteligível) não precisamos nem traduzir vou providenciar também as Empresas Aéreas no mesmo sentido, o que excede não prejudica.

O SR. CARLOS GIANNAZI – PSOL – Pela ordem, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela ordem eminente Deputado Carlos Giannazi

O SR. CARLOS GIANNAZI – PSOL – Além desse requerimento e desse ofício eu sugiro também, conforme apresentação do Sr. Rene que nós façamos também um ofício para a Infraero solicitando informações sobre essa questão da capacidade de funcionamento do Aeroporto de Congonhas nessa questão do numero de passageiros, essa informação não é mais pública e nós queremos saber por que não, será que o Aeroporto de Congonhas não está funcionando além do seu limite de atendimento, colocando em risco a vida das pessoas, dos passageiros e dos moradores da região? Eu solicitaria esse segundo requerimento oficial

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Excelente. Aprovado? Aprovado.

O SR. – Eu tenho uma proposta de requerimento que é a seguinte, o que me preocupa nessa questão do Aeroporto de Congonhas é que nós temos que definir, e depois também vai essa questão para o pessoal da Prefeitura, os níveis de Governo, ou nas atribuições que tem os órgãos no processo de planejamento em curto, médio e longo prazo o que se pensa em relação ao Aeroporto de Congonhas, é ampliá-lo para adequá-lo as condições de segurança? Se fala em expandir pista... é colocá-lo como Aeroporto secundário, e com

a questão do trem bala , e a integração de Viracopos, Cumbica e um futuro Aeroporto fora da cidade, retirar a importância do Aeroporto de Congonhas, qual é a estratégia? Por que é muito perigoso um Aeroporto ficar numa situação que você não sabe se ele vai evoluir ou se ele vai involuir, sempre fica postergado o investimento. Se tem uma tese de que ele vai se reduzir não consegue se avançar na tese da expansão da pista por cima da 23 de Maio e outras coisas que escutei andando por aí. Se vai manter o Aeroporto intensamente no uso como está acontecendo, num planejamento geral vai ter que ser feito um debate com a sociedade em relação a está questão se é isso o que São Paulo quer , então é fundamental que a Prefeitura discuta está questão ... a população discuta está questão. Agora não pode é o que está acontecendo , que eu acho que é gravíssimo que está acontecendo nos últimos 27 anos que eu acompanho isso aí, falam em desativar , mas ele só cresce . Fizeram... não ...quiseram colocar os Aeroportos fora da cidade, criaram Cumbica lá fora , já numa linha de reduzir a importância da Congonhas, mas ele foi todo reformado, ampliado, tem um novo... um Aeroporto muito melhor agora com todos os investimentos que forma feitos nele, então nós temos que definir qual é a estratégia nos vários níveis de governo com relação a esse equipamento Aeroporto , no requerimento que se questione os órgãos de planejamento no âmbito Estadual, Federal e Municipal em relação ao futuro do Aeroporto de Congonhas, qual é a estratégia definida.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pois não, Sr. Rene

O SR. RENE PIMENTEL CADAVAL JR. – Me permite uma palavra nobre Deputado, até para complementar o que o Sr. está falando , quem controla esse aparelho? Na realidade quando vemos esses números aqui quem controla é ninguém, ninguém controla nada . O que voa ali voa por que quer voar e por que precisa voar, mas ninguém controla nada . Se um aparelho tem doze milhões de capacidade de operação por ano de pessoas, e ele em 2006 transportou dezoito milhões e meio, é mais do que 50% a mais da capacidade operacional do Aeroporto , então podemos ver que ninguém controla absolutamente nada . Aí o que você vai falar – o Estado ajuda a controlar isso daí, ou permite? – é permissivo por que está acontecendo e acontece. A Prefeitura se envolve nisso? A Prefeitura não se envolve em nada , está subindo, está descendo, está subindo, está descendo e acabou. Agora quem efetivamente tem essa responsabilidade de controlar ? Por que fora esse aspecto, existe o aspecto de que colocando dessa forma de que... desculpa... não fica bem intencionado para a população de São Paulo saber que toda a cabeceira sul pode ser desapropriada e sua casa do dia para a noite valer metade do valor , e depois você que quase treze.. sei lá quantos por cento da Câmara de Vereadores foi cassada recentemente por receber da ALB que é um órgão ligado ao Secovi, que fala das imobiliárias e etc. um auxílio para campanha , um apoio para a campanha. Quer dizer todo mundo ali fica com seu patrimônio desvalorizado , com um negocio que , como o nobre Deputado falou, ninguém sabe o que quer ,uma hora fala que vai ser desativado, uma hora fala que vai ser Guarulhos e que vai criar trem bala e que vai ser isso e que vai ser aquilo, não , mas ai não sabem de nada, e tem desapropriar, falam: “vamos desapropriar”

O SR. - Entendeu Presidente, isso é muito importante para esse Aeroporto, definitivamente nós vamos continuar com o Aeroporto, o Aeroporto precisa crescer ... tem que se discutir o sistema de controle. O Aeroporto urbano, extremamente no meio urbano . “Ah! Não vamos desativar” . Então para que fizeram os investimentos ? Não vão poder expandir a pista ... não é ? Agora tem uma coisa que você falou e que eu tenho notado nessa CPI de muito grave nessa questão dos Aeroportos é que... a lanchonete, qualquer coisa que você vá discutir aqui não é com ninguém, por exemplo, a Prefeitura cortou tudo quanto é lanchonete ali da região , mas lá dentro do Aeroporto eu duvido que a Prefeitura trate dessa lanchonete, vê se está com as condições sanitárias boas, por que a lanchonete é da Infraero , por que já tem a concessão, por que ai já é Federal tem que falar com o Lula , fala com o Serra, fala com o Kassab ... ninguém manda nada mesmo. Nós vimos aqui outras questões, existe uma, parece que uma falta de institucionalização da responsabilidade pelos Aeroportos e aí ... se ninguém é de ninguém , quer dizer fica uma coisa de sobe e desce como passarinho,

O SR. – Haja vista nobre Deputado que nem como aconteceu agora, a finalização pela Polícia Federal que não incriminou absolutamente ninguém na queda do voo 3054, mais vergonhoso do que isso impossível. Quer dizer ninguém tem responsabilidade nenhuma pela queda do voo

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – E estranho por que a Estadual indiciou vários

O SR. – Mas quando o avião cai e bate no chão vira Estadual , está voando o avião é Federal, quando caiu na cabeça do sujeito ai ele Estadualiza e quando ele entra na casa (ininteligível) ai ele Municipalizou , quer dizer o avião faz esse negocio quando ele cai e ai meu filho...

O SR. – Não é só para avião não, para tudo nós estamos vendo esse tipo..., e acho que questiona sobre planejamento é um bom começo , por que o que eu estou vendo aqui, e não só de Congonhas, mas de todos no país, uma verdadeira loucura isso ai, está no mão de interesse de levantar voo ou de pousar só

O SR. CARLOS GIANNAZI – PSOL – Pela ordem, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela ordem, Deputado Carlos Giannazi

O SR. CARLOS GIANNAZI – PSOL – Gostaria de retomar aqui a minha intervenção e também retomando essa discussão levantada pelo Deputado Rodolfo Costa de que a Infraero goza de uma certa imunidade aqui na cidade de São Paulo como em todo Brasil, como por exemplo , ela não paga o ISS do Aeroporto de Congonhas, a Infraero deve milhões para a Prefeitura de São Paulo, tanto ela utilização do Aeroporto de Congonhas como também pelo espaço de Campo de Marte, então isso tem que ser aprofundado também .

Eu gostaria de só de retornar aqui a nossa discussão inicial em relação à discussão trazida aqui para CPI da possível ampliação do Aeroporto de Congonhas , que foi anunciada exaustivamente no ano passado pelo, inicialmente pelo Prefeito Gilberto Kassab , e ate o início desse ano também ele chegou a anunciar , criando em toda a região do Jabaquara um verdadeiro pânico, um verdadeiro terrorismo psicológico e também toda uma desvalorização dos imóveis daquela região, pessoas ficaram doentes, pessoas ficaram sem saber se vendiam ou não seus imóveis, ou se alugavam , pessoas que iam montar ali algum tipo de comércio e não montaram , ou seja, só o anuncio da possível desapropriação de duas mil casas da região trouxe assim prejuízos incalculáveis do ponto de vista emocional, do ponto de vista psicológico e do ponto de vista financeiro também , para duas mil famílias na região . A comunidade se organizou montou Associação, está aqui o Rene que representa a Associação, a comunidade fez manifestações, fez Audiência Pública aqui da Assembleia Legislativa, fez passeatas em frente ao Aeroporto de Congonhas, e o Prefeito recuou, o Prefeito não falou mais nada sobre o assunto, a Infraero recuou , já o Governo do Estado não falou mais nada, por que inicialmente o que foi anunciado é que existia um projeto que seria financiado pela Prefeitura, pelo Governo Estadual e pela Infraero, esse foi o anuncio feito pela imprensa no final do ano passado e no início desse ano .

Nós somos praticamente contra pela ampliação do Aeroporto de Congonhas, por que é um Aeroporto que já sofreu dois grandes acidentes , o de 96 e o de 2007, com os aviões da TAM que vitimou várias pessoas , fora isso nós temos informações de outros acidentes que ocorrem dentro Aeroporto, é um Aeroporto que não é seguro, é inadmissível que nos tenhamos um Aeroporto como esse de Congonhas que representa, nós falamos que ele é um porta-aviões dentro da cidade de São Paulo, que coloca em risco a vida da população, da nossa cidade e dos passageiros. E nós somos absolutamente contra ampliação desse Aeroporto e da construção de uma nova pista. O que nos interessa saber agora, nesse momento , é se existe realmente um projeto, um estudo, o que existe de concreto, por que realmente ate agora o poder publico não veio a público dizer se existe ou não, por que foram anúncios feitos pela imprensa, então por isso que é importante que o Drº. Rubens explique melhor se é um projeto, é um estudo, se tem previsão, se tem cronograma, isso nos interessa e acho que talvez a EMURB possa nos adiantar um pouco essa conversa. Eu queria fazer essa pergunta, oficialmente, para o Rubens Chamas que é o Diretor de Desenvolvimento de Intervenções Urbanas da Cidade de São Paulo.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Pela ordem, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela ordem Deputado...

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - Aproveitando a pergunta do Deputado Giannazi , eu gostaria de saber se existe estudo de alternativa com relação à questão do posicionamento do Aeroporto por parte da Prefeitura, existe esse espaço de discussão com os outros níveis de governo ? Para poder... se nós adotarmos a estratégia de que esse Aeroporto que tem que involuir, ou seja, tem que diminuir, nós temos que ter alternativa do Aeroporto... de mais um Aeroporto nesse processo que é uma outra estratégia que eu não saberia... não sou da área , mas eu quero saber se existe essa discussão dentro do âmbito da Prefeitura ?

O SR. CARLOS GIANNAZI – PSOL – Pela ordem, Sr. Presidente? Só para complementar ainda essa questão, essa pergunta, nós gostaríamos de saber também se, senão... quem solicitou esse estudo, se foi a Infraero , se foi o Ministério da Defesa, o Ministro Nelson Jobim , se foi o Governo do Estado ou se foi o Prefeito Gilberto Kassab, de onde veio essa orientação para a elaboração de um estudo ou da construção, da elaboração de um projeto para a ampliação da pista trecho sul do Aeroporto de Congonhas ?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pode responder Drº. Rubens.

O SR. RUBENS CHAMMAS – Acho que as falas do Deputado Carlos Giannazi e Rodolfo Costa foram fundamentais, e pegando só um gancho no que o nobre Deputado Rodolfo Costa falou acho que antes da decisão de ampliar, reduzir ou desativar o Aeroporto é saber qual é a política aeroportuária da cidade de São Paulo , e aí realmente os níveis Municipal, Estadual e Federal tem que ter um plano claro de ampliação de Cumbica, ampliação de Viracopos , o trem de alta velocidade que ligue Viracopos a São Paulo , então eu acho que a definição de Congonhas ela vem num segundo momento , ela vem depois da clara definição desse mapeamento, desse planejamento. Isso está sendo discutido na Prefeitura, na Secretaria de Desenvolvimento Urbano, a EMURB participa de algumas discussões juntamente com a Secretaria de Planejamento a nível Estadual.

Agora respondendo especificamente sobre os projetos ou ideias de ampliação, em março do ano passado...

O SR. CARLOS GIANNAZI – PSOL – Um aparte, Sr. Rubens é uma discussão também feita com a Secretaria de Planejamento do Estado de São Paulo? Do Governo Estadual?

O SR. RUBENS CHAMMAS – Sim, ate por conta dos transportes públicos, nós estamos falando em trem de alta velocidade

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Até por que não obrigatoriamente... um terceiro Aeroporto ... a estratégia ..Guarulhos é outra cidade , então tem que envolver mesmo

O SR. RUBENS CHAMMAS – Guarulhos é outra cidade, Viracopos é outra cidade , então estamos falando em três pontos aeroportuários de cidades distintas com ligações viárias ou de transporte público para resolver essa grande política de transporte aeroviário.

Em relação aos possíveis estudos, aos projetos na Prefeitura , em março do ano passado, 11 de Março de 2008, a Prefeitura recebeu um ofício da Infraero assinado pelo Diretor de Engenharia da Infraero, Drº. Severino Pereira de Rezende Filho, apresentando propostas de implantação de áreas de escape nas cabeceiras das pistas de pouso e decolagem do Aeroporto de Congonhas , em função dessa correspondência a Prefeitura fez uma pré análise , e realmente é uma pré análise mesmo, temos aqui documentos , as fotos aéreas, e provavelmente essa data que o Deputado Carlos Giannazi se reportou que saiu na imprensa divulgado , provavelmente foi logo em seguida a essa resposta, essa resposta foi dada no dia 10 de Maio de 2008 dizendo primeiro que a Prefeitura entende a importância do Aeroporto de Congonhas na cidade de São Paulo, mas que ele tem essa importância aliada ao seu pleno funcionamento de acordo com as condições de segurança indicadas pela Infraero e pela ANAC , eu vou até, se os Deputados me permitem, eu vou só ler um trecho da carta: “ A Prefeitura envidara todos os esforços para colaborar com a implantação dos projetos de adequação da infraestrutura aeroportuária, particularmente ao que diz respeito a um novo conceito da configuração das pistas existentes.” Quer dizer , mostrando aquela ideia que a Prefeitura é parte integrante nessa discussão, ela legisla sobre o uso do solo, sobre desapropriações possíveis se ocorrerem na área, mas ela não é a que vai capitanear esse processo. Esse é um processo em conjunto, essa carta ela diz algumas grandes pistas, fazendo um trocadilho não pistas, portanto algumas grandes pistas do que teremos aqui se tivéssemos ampliação da cabeceira da pista 35 , se tivéssemos a cabeceira sul 17; alguns números bem iniciais, não há projeto , e conseqüentemente, não há cronograma, por que essas discussões elas são posteriores a grande definição do que se pretende para o Aeroporto de Congonhas.

O SR. CARLOS GIANNAZI – PSOL – Sr. Nelson... Rubens desculpe, no final do ano passado vários jornais publicaram uma planta com as desapropriações e mostrando claramente por onde, onde seria construída a nova pista de Congonhas, e tinha a logomarca da Prefeitura de São Paulo , nesse mapa publicado pelo Estado de São Paulo, pelo JT , e pelo site da Agência Estado . Queria saber se o Sr. tem conhecimento desse mapa e se esse mapa veio da EMURB, da Secretaria de Habitação?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputado Giannazi, antes dele responder, solicito que a V.Exa. que encaminhe a cópia deste documento que foi lido aqui na CPI para ser anexado aos autos.

O SR. CARLOS GIANNAZI – PSOL – Pela ordem, Sr. Presidente? Só acrescentando o seu requerimento, talvez toda a documentação, eu solicito também que toda a documentação existente fosse anexada aos autos , me parece que o Sr. Rubens tem outros documentos da EMURB, da Prefeitura , dos estudos

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Solicitações são feitas pela Prefeitura, a Infraero, dos estudos, nós solicitamos, então , que seja feita o encaminhamento por cópia

O SR. RUBENS CHAMMAS – Encaminharemos isso Sr. Presidente

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então já fica feito o requerimento verbal registrado em Ata , vale como ofício requisitório

O SR. RUBENS CHAMMAS – Encaminharemos

O SR. CARLOS GIANNAZI – PSOL – Pela ordem, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela ordem

O SR. RUBENS CHAMMAS – Eu estou respondendo, eu tive conhecimento do referido mapa pela imprensa mesmo, só ratificando, a EMURB é um dos integrantes do grupo da Prefeitura que participa dessas discussões, não é a coordenadora , e eu não tenho informações de quem forneceu a imprensa esse mapa com essas possíveis áreas de desapropriação.

O SR. CARLOS GIANNAZI – PSOL – Que outros grupos participam .. quais os outros setores que participam desse grupo?

O SR. RUBENS CHAMMAS – Secretária de Governo e Secretária de Desenvolvimento Urbano , e claro que outras Secretárias de Infraestrutura Urbana...

O SR. - Quem coordena? Quem é o coordenador do grupo? Que área coordena na Prefeitura?

O SR. RUBENS CHAMMAS – Olha eu não sei se ele tem um coordenador explícito, eu realmente não tenho essa informação

O SR. - Mas você falou que a EMURB não coordena, alguém coordena pelo jeito , senão fica pior dos que os Aeroportos do Brasil

O SR. RUBENS CHAMMAS – A palavra coordena seria num amplo sentido de que ela não capitaneia esses estudos, até por que esses ainda são estudos bem embrionários, e como eu disse, acho que a premissa básica é a definição da utilização do Aeroporto de Congonhas, sua capacidade, sua inserção na malha aeroviária na cidade de São Paulo.

O SR. RENE PIMENTEL CADAVAL JR – Pode me permitir uma pergunta Sr. Presidente ?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Foi dada a resposta a sua pergunta Drº. Giannazi? Com a palavra o Dr. Rene

O SR. RENE PIMENTEL CADAVAL JR – Gostaria de fazer uma pergunta ao Sr. que está representando a Prefeitura de São Paulo, o seguinte... ficou claro aqui pela sua explicação de que primeiro antes de fazer qualquer coisa precisaria se definir uma estratégia para poder falar – olha a estratégia é essa, pensamos nisso para a cidade de São Paulo , bláblá – antes disse ser feito, quer dizer , o Prefeito vem à baila falando que vai desapropriar todo mundo e que é assim mesmo que vai acontecer e desvaloriza em 50% o preço das casas, a minha casa perdeu 50% do valor que tinha, se eu quiser mudar de lá ninguém quer comprar por que vocês vão fazer um aeroporto da Ilha da Madeira com aquele monte de pilar para vencer aquele 50m que tem diferença de altura da pista para cabeceira sul. Então quer dizer que não foi feito estudo absolutamente nenhum, não foi feita estratégia nenhuma e o Prefeito vem e coloca : “Acho que precisa ter desapropriação, por que precisa de mais segurança.” Eu sou uma pessoa leiga, eu sou uma pessoa comum , eu tive condições no site da Infraero e ver que em 2006 os caras carregaram 50% a mais da capacidade operacional do Aeroporto, e qual é o tipo de controle que a Prefeitura tem , ou de atuação que a Prefeitura tem... então quer dizer quando a Infraero manda fazer um estudo para melhorar a segurança... a primeira coisa é o seguinte o pessoal já não está usando direito, se na 23 de Maio tem que andar a 80 por hora eu não posso andar a 120 por que é 50% a mais da velocidade que é permitida ali . e se o Aeroporto tem capacidade para operar com doze milhões de pessoas e a Prefeitura, por que está aqui dentro em São Paulo, tem que saber que ele está transportando dezoito milhões e que não pode transportar dezoito milhões , então antes de falar: “ você vai fazer o trabalho... não o que você pode melhorar em segurança, dá uma avaliada aí no que pode ser feito aí já criar um mapa, vamos desapropriar duas mil pessoas e colocar no EIA-RIMA esse mapa.” Por que no EIA-RIMA é um documento, eu gostaria de frisar, que o EIA-RIMA é um documento oficial sobre, e que consta o mapa de um cenário hipotético da desapropriação dessas casas, que foi passado inclusive para a Prefeitura, está certo ? E nós não temos, ainda, o final desse EIA-RIMA

O SR. – Por favor, Pela ordem, Sr. Presidente? O EIA-RIMA a pedido de quem?

O SR. RENE PIMENTEL CADAVAL JR – O EIA-RIMA foi obrigado pela Secretária do Verde e do Meio Ambiente obrigou a Infraero a fazer um EIA-RIMA para que o Aeroporto tivesse um amparo ambiental

O SR. – Então foi a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente

O SR. RENE PIMENTEL CADAVAL JR – Secretária do Verde e do Meio Ambiente o que é muito estranho por que ...

O SR. – Para a execução de uma nova área de escape ?

O SR. RENE PIMENTEL CADAVAL JR – Neste EIA-RIMA que foi apresentado pela empresa VPC que fez o estudo para Infraero, no terceiro cenário hipotético ele coloca o seguinte, ele fala assim : “Olha no primeiro cenário hipotético você pode manter o Aeroporto do jeito que está e não fazer nada, vai continuar com os problemas; no segundo: você pode fazer alguns reparos e vai melhorar bastante; no terceiro: vocês também pode ampliar a pista 1Km e quem sabe, já que você está ampliando a pista, e como vai ficar um buraco embaixo por que tem uma altura muito grande , você constrói aparelhos comerciais e de prestação de serviço , que você já pode ler Shopping Center, aparelhos comerciais e prestação de serviço embaixo, mas você vai ter um pouco de dor de cabeça por que você vai ter que desapropriar duas mil e quinhentas famílias e tal” ; como se nada disso fosse... como é que um cara faz um estudo de impacto ambiental

O SR. – Ele não propôs o estudo, ele fez o estudo?

O SR. RENE PIMENTEL CADAVAL JR – Então ele fez o estudo de impacto ambiental e pôs cinco cenários hipotéticos para o final do estudo, e no terceiro cenário hipotético ele vai lá e coloca : Desapropria e constrói área de manobra. Por que no EIA-RIMA diz que se você amplia para área de manobra do Aeroporto. Então tudo absurdo, quer dizer ...

O SR. – O que eu não estou entendendo aqui Sr. Presidente

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pois não

O SR. – É o sujeito fazer um EIA-RIMA para algo que não está decidido , não pode... na terceira alternativa então aparece um EIA-RIMA, não...

O SR. RENE PIMENTEL CADAVAL JR – Exatamente

O SR. CARLOS GIANNAZI – PSOL – Só uma observação

O SR. RENE PIMENTEL CADAVAL JR – Como pode isso que eles estão falando, que não fizeram estudo nenhum, que não tem estratégia nenhuma e...

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Vamos então ouvir o representante da EMURB

O SR. CARLOS GIANNAZI – PSOL – E tem uma informação importante, que até hoje o Aeroporto de Congonhas não tem estudo de impacto ambiental, isso é um dado... como V.Exa. falou como a questão da imunidade da Infraero e do Aeroporto de Congonhas, o Aeroporto de Congonhas não paga ISS e não tem estudo de impacto ambiental, na mais plena ilegalidade

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Sr. Rene eu queria que o Sr. formulasse uma pergunta ou mais de uma pergunta , por favor

O SR. RENE PIMENTEL CADAVAL JR – Eu vou formular duas perguntas para a Prefeitura. A Prefeitura tendo conhecimento pleno que não tem absolutamente nenhum tipo de controle sobre o uso do aparelho, por que se posicionou e vem se posicionando, inclusive o posicionamento do Kassab numa rádio local ele foi favor a desapropriação, coloca isso como claro e que ação a Prefeitura vai fazer agora para que modifique a desvalorização imobiliária que teve na nossa região em função dessa colocação sem absolutamente nenhum tipo de estratégia definida?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Com a palavra Drº. Rubens Chamas

O SR. RUBENS CHAMMAS – Acho que só complementado, acho que são ações concomitantes , acho que ... nós não temos projetos, claro que não temos ; os estudos foram feitos ainda a nível preliminar e paralelamente a isso tem que se definir a macro estratégia de ocupação do Aeroporto de Congonhas em conjunto os outros sítios aeroportuários.

Em relação à desvalorização eu realmente não posso dar elementos maiores , eu lembro desse anúncio na imprensa , isso foi feito a questão de 15 a 16 meses , foi em junho do ano passado

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Drº. Rubens está sendo feito pela Prefeitura algum estudo efetivo para desapropriar as áreas do entorno? A EMURB já está elaborando, encomendando laudos ambientais , para poder iniciar o processo de (ininteligível) ?

O SR. RUBENS CHAMMAS – Não

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Não. Existe alguma movimentação, início de algum procedimento tendente a pelo menos analisar está possibilidade ?

O SR. RUBENS CHAMMAS – Em função dos ofícios que eu acabei de citar, que foram trocados entre a Infraero e a Prefeitura, a Prefeitura indica que ela tem que fazer parte dessa grande equipe multi-setorial que vai definir o Aeroporto de Congonhas e aí em função disso vai ampliar ou não

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Hoje não há uma definição ?

O SR. RUBENS CHAMMAS – Ainda não há definição

O SR. RENE PIMENTEL CADAVAL JR – E não havendo a definição então por que a Prefeitura bradou aos ventos que vai desapropriar fazendo desvalorizar em 50% os imóveis da região? E o que a Prefeitura tem para fazer agora para modificar esse panorama?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – O Sr. tem conhecimento de alguma declaração de algum representante da Prefeitura nos meios de comunicação afirmando que há a intenção de desapropriar o entorno de Congonhas? O Sr. tem conhecimento? Alguém da Prefeitura falou, ou o Sr. tem aqui alguma veiculação Sr. Rene? Alguém deu essa informação na Prefeitura?

O SR. - Não tenho essa informação

O SR. RENE PIMENTEL CADAVAL JR – Essa declaração tenho... existe uma declaração do próprio Gilberto Kassab no jornal, isso provavelmente está no nosso site

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então nós solicitamos...

O SR. RENE PIMENTEL CADAVAL JR – Está no nosso site essa gravação?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então vamos.. só para ordenarmos o raciocínio, por que senão nós vamos

O SR. – Sr. Presidente,

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Só um segundo, só para eu concluir o raciocínio

O SR. – Queria pedir ao Presidente da Associação que encaminhe ao centro de CPI essa gravação com as declarações do Prefeito da cidade

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Por favor, o Sr. encaminhe para nós essa declaração para indagarmos a quem de direito. O Drº. Rubens não tem está informação, senão nós não conseguimos estabelecer um caminho positivo.

Aqui já esteve depondo na CPI o Superintendente do Aeroporto de Congonhas, o Sr. Carlos Haroldo Novak, e ele declarou o seguinte , (ininteligível) para os Deputados para nós rememorarmos : “ Nós estamos fazendo um trabalho de aproximação entre a Infraero e a Prefeitura, para que nós possamos apresentar a Prefeitura qual é a nossa intenção, qual o nosso planejamento para o Aeroporto visando atender a futuras demandas de passageiros e aeronaves .” Então está existindo hoje um diálogo entre a Prefeitura e a Infraero e pelo que disse aqui o Superintendente do Aeroporto de Congonhas a Prefeitura vai definir a partir do plano da Infraero de expansão ou não do Aeroporto.

Outro dado que ele dá aqui : “O ano passado nós registramos treze milhões e seiscentos mil passageiros , esse ano a tendência é atingir catorze milhões , só que a capacidade do Aeroporto é fixada em doze milhões , capacidade estimada, então hoje já se encontra 20% acima da capacidade.” Admitido pelo Superintendente.

Outra questão que é a questão do controle : “ É a Infraero quem realiza as licitações para lá autorizar a instalação de pontos de comércio , e cabe a ela fiscalizar.” No entanto me parece que o poder de fiscalização da Prefeitura é matéria de ordem pública, não é só a Infraero que tem que fiscalizar o cumprimento das posturas; então nós gostaríamos, também, de indagar ao Sr. Rubens Chamas se tem conhecimento de algum procedimento de fiscalização dos estabelecimentos que lá se encontram, por parte da Prefeitura ? Mais especificamente da Subprefeitura da área, o Sr. tem conhecimento ?

O SR. RUBENS CHAMMAS - Não tenho conhecimento e acho que essa pergunta é importante, é fundamental, acho que a área da Subprefeitura lá é Santo Amaro e que teria condições de ter essa resposta .

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Pela ordem, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela ordem Deputado Rodolfo Costa e Silva

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Eu ... a coisa complicada esse país, nós estamos vivendo uma história em que ninguém é responsável por coisa nenhuma nessa questão aeroportuária. Veja bem ninguém expande coisa nenhuma numa cidade, que tem o Plano Diretor, se não houver autorização da Prefeitura, está certo? Então a Prefeitura tem que querer ampliar o Aeroporto de Congonhas, ela tem que ter vontade institucional do ponto de vista da organização urbana da cidade para definir aquela região como área para o Aeroporto e a sua expansão , faz parte das atribuições dela; o Aeroporto está dentro da cidade portanto ela tem atribuição de permitir essa expansão do Aeroporto dentro do seu Plano Diretor , não é ? E logicamente na hora que ela define isso ela é sujeito ativo senão... todo mundo sabe que é polemico, e depois vou pôr uma questão para o Presidente da Associação , quando se diz que vai expandir o Aeroporto dentro da cidade , você logicamente tem pessoas contrárias, mas você vê o sentimento geral da cidade , que é um outro sentimento. O fato de por o Aeroporto ali, essas definições claramente a cidade tem que dizer o que ela quer , por que se a cidade de São Paulo, e não é o morador do entorno, eu sei que as pessoas que vão ficar com os pilares na cabeça é contra, eu não tenho dúvida que quem ficou do lado do Minhocão que o Maluf fez, acho que foi nem me lembro, mas há muitos anos não gostou daquele Minhocão com carro passando na janela , mas a cidade definiu que ia fazer aquilo lá e não fundo aceitou, não aceitou, mas na verdade é que está lá. É lógico que prejudicou, desvalorizou tudo, desmontou aquela região toda, e hoje se fala em demolir aquilo, mas foi uma definição, que eu acho maluca, da cidade, mas foi feita. Um dos horrores, aqui em São Paulo tem muitos horrores de planejamento ao longo da sua história, mas foi definição da cidade; eu acho que o Prefeito Gilberto Kassab tem que ter essa discussão com a cidade, tem que ter coragem, por que senão ficam sempre na defensiva: “Ah! Estou esperando para ver o que o Lula fala, se o Lula quiser por o Aeroporto na minha cabeça eu aceito; vou esperar o que o Serra fala.” Não! A Prefeitura é um sujeito ativo e ela tem que definir dentro dessa (ininteligível) uma posição da cidade, dentro dessa posição dizer , o que não significa que seja a posição do bairro, está certo? Mas São Paulo tem que definir o que quer, por que se São Paulo definir – Nós não queremos Aeroporto aqui - não vai ter mais Aeroporto aqui, nós vamos fechar o Congonhas, mesmo que o Lula e o Serra não queiram , por que quem define isso é a cidade. Agora se a cidade não fala nada, manda quem pode, manda quem quer , por que ninguém quer mandar está todo mundo se escondendo da questão. É preciso ter essa discussão com a cidade e com a Câmara de Vereadores e ver o ponto de vista, para definir se São Paulo quer o Aeroporto aqui dentro ou não. Por que eu estou achando extremamente louca essa discussão se São Paulo não definir para onde vai com isso se São Paulo quer ter um Aeroporto gigante no meio da cidade , por que isso é fácil para os negócios, por que isso é fácil por uma série de motivos a expansão do Aeroporto vai ter que acontecer , e portanto o discurso das desapropriações é um discurso que vai acontecer, pode falar para as pessoas lá que vai acontecer; agora se a cidade , e esse debate não está sendo feito com a cidade, não quer um Aeroporto grande, portanto, a cidade quer que esse Aeroporto envolva São Paulo tem que dizer claramente para o Governo Federal faça um outro aeroporto em um outro lugar.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputado... sua pergunta Deputado

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Minha pergunta é a seguinte, a postura da Prefeitura tem sido essa por que a sua carta, a carta que você apresentou aqui e que vai anexar , está certo, é uma carta de quem está escondido debaixo da mesa , está certo, nós estamos aqui para contribuir com o que vocês quiserem, se vocês quiserem botar o Aeroporto aqui no terreno da prefeitura, aqui no Parque do Ibirapuera , pede a contribuição daremos; não é uma carta que leve o Prefeito falando nós queremos participar desse debate sobre a cidade , a pergunta que quero fazer a vocês, é vocês vão assumir a postura pró-ativa na questão do Aeroporto ou vão ficar na base de que o papel de vocês é de contribuir?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Nós temos que lembrar que essa aqui é uma Comissão Parlamentar de Inquérito que está fazendo uma investigação , nós estamos fazendo perguntas para colher dados e depois apresentar proposições. Evidente que as manifestações são todas pertinentes, inclusive lembrar o Presidente da Associação que não é uma Audiência Pública, é uma CPI. Já dissemos aqui que o depoimento do Superintendente do Aeroporto de Congonhas: “A Prefeitura está conversando com a Infraero para tomar a sua posição.” E dissemos aqui, ficou claro para os Deputados que não deveria e se houve foi um grave erro, foi uma declaração de que pretende desapropriar sem que isso seja algo concreto e provável. Então a pergunta do Deputado Rodolfo Costa e Silva acredito que não tenha sido feita ainda, é no seguinte sentido, existe alguma decisão firme da Prefeitura, tomar uma decisão sem ouvir a Infraero? Assumir uma postura mais clara com a sociedade? É isso que ele está perguntando. O Sr tem conhecimento se existe um desejo da Prefeitura de assumir uma postura de transparência mais clara com a sociedade? É essa a pergunta.

O SR. RUBENS CHAMMAS – A sociedade civil é ator importante, ela tem que ser ouvida , eu acho que hoje a Prefeitura não tem ainda, dessa clareza, esse retrato da cidade, o que a sociedade, o que a cidade quer . Eu acho que nós estamos, a Secretária de Desenvolvimento Urbano junto com a EMURB, procurando esse cenário, isso vai ser acho que nos próximos meses, vindo à discussão com a sociedade para ter esse entendimento.

Essas cartas que eu mostrei são documentos oficiais que temos, são os únicos, e converte totalmente com uma declaração do Superintendente da Infraero, numa outra audiência, dizendo que há tratativas, tratativas ainda ...

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – O Deputado Rodolfo Costa e Silva inclusive será relator da parte de segurança do Transporte Aéreo , portanto vai inserir no seu relatório suas conclusões , ele , me corrija se eu entendi errado , ele cobra uma postura de maior clareza da Prefeitura nesta questão , maior transparência por que estão havendo informações desencontradas que estão a causar prejuízos aos moradores do entorno, ou seja, vai ser desapropriado, desapropria . Não vai desapropriar não desvaloriza o imóvel de quem ali reside

O SR. CARLOS GIANNAZI – PSOL – Pela ordem, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputado Carlos Giannazi

O SR. CARLOS GIANNAZI – PSOL – Eu queria então fazer diante desta discussão uma proposição , talvez um requerimento, um ofício, que a CPI faça, que ela exija uma explicação oficial da Prefeitura, por que com toda a colaboração do Sr. Rubens eu acho que ele tem limitação para responder por que não é da alçada dele também , ele é técnico e acho que tem um limite institucional, acho que quem tem ...

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Como seria esse ofício? (ininteligível) o que nós vamos perguntar?

O SR. CARLOS GIANNAZI – PSOL – Endereçado ao Prefeito Sr. Gilberto Kassab para ele se posicionar oficialmente sobre a possível desapropriação das duas mil casas e se há realmente a intenção política, por que é uma intenção política ...

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Vamos ver como é que vai esse ofício Deputado por que ele pode responder : Nós estamos em entendimento com a Infraero e vamos decidir de acordo com as necessidades que nos vierem a ser passadas. Entao nós vamos fazer uma pergunta cuja resposta provável já se encontra aqui , ou vamos cobrar, fazer uma cobrança efetiva de que a Prefeitura assuma a clareza. Eu estou apenas indagando aos Deputados .

O SR. CARLOS GIANNAZI – PSOL – Acho que tem que ser clara

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputado Rodolfo Costa e Silva

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Acho importante essa consulta a Prefeitura por que é um documento oficial de que não há definição, correto, portanto , no calor do debate ... quer dizer não tenho aqui nenhum papel aqui para defender o Prefeito Gilberto Kassab , mas no calor do debate quando houve o acidente se cobrou muito de soluções para o Aeroporto , e pode ter saído essa questão. Muita gente falou sobre criar... aumentar pista tal , tal , tal ; oficialmente o que nós queremos ouvir é : vai desapropriar; não tem nada definido , foi apenas uma ideia, apenas uma ideia que está se estudando, mas não temos uma definição . É isso que nós temos que buscar essa resposta, essa resposta não temos. Na minha opinião a Prefeitura é definidora disso.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Parece que este foi o objeto principal da reunião de hoje ,por que não temos aqui especialistas em aeroporto , nós temos aqui representantes da comunidade que está incomodada com essa indefinição, e do representante da Prefeitura que forneceu as informações técnicas que estavam ao seu alcance. Penso que o grande requerimento dessa CPI seja o requerimento endereçado ao Prefeito Gilberto Kassab a fim de que ele informe de maneira clara qual intenção da Prefeitura em relação ao Aeroporto de Congonhas, bom a intenção é ouvir a Infraero; qualquer resposta que seja , será uma posição oficial , então eu penso que diante do que está sendo falado que acho que é o requerimento... nós entendemos e .. o seu .. como representante dos moradores do entorno toda a sua situação , o inconformismo, a carga emocional e , de certa forma, a perplexidade diante de uma indefinição , então ela foi captada pelos Deputados e será traduzida num ofício. É que a CPI como é investigação são perguntas e respostas , está claro? Muito bem, Deputados mais alguma questão? Nada mais havendo está encerrada os trabalhos desta Comissão de Inquérito. Antes o Drº. Rene deseja um esclarecimento (pausa) .Está encerrado os trabalhos. Muito obrigado.

ANEXO 7

29 de outubro de 2009 — Oitiva do Coronel-Aviador GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA, Chefe do Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA) do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), e do Tenente-Coronel-Aviador RICARDO HEIN DA SILVA, Chefe do Quarto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA IV) (transcrição realizada pela empresa BK Consultoria e Serviços Ltda.)

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Augusto Cel. Hein e eu vou fazer uma pergunta ao Cel. Gustavo, desculpe, Cel. Gustavo sobre como é feito o controle do tráfego aéreo, se existe algum ponto cego principalmente no trajeto de Brasília a Manaus e se o evento que ocorreu da colisão entre um avião da Gol e o Legacy é um evento que tem chance de se repetir, se isso é possível que se repita ou realmente é um em um milhão, o que aconteceu foi uma tragédia. Queria que o senhor desse um panorama sobre como é feito o controle do tráfego aéreo e agradeço muito a presença de V. Sa.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - Pela ordem, Senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Pela ordem, Deputado Rodolfo.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - V. Exa. viu que, agradei a presença, que hoje, parece que saiu um artigo sobre o acidente da TAM, um relatório da Polícia Federal culpando os pilotos, exclusivamente os pilotos com relação ao acidente da TAM no Estadão e outro dia teve um relatório da INFRAERO também sobre outro acidente da TAM, se não me engano, duas notícias importantes para nós anexarmos como documentos e analisar na CPI depois. Gostaria de pedir para os Coronéis, não é?

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Coronéis, Cel. Gustavo e Cel. Hein.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Para que nos mandassem depois o material por escrito, como nós estamos abrindo informalmente porque esta semana está sendo muito complicada, nós vamos ouvir informalmente, nós precisaríamos anexar um documento por escrito, que os senhores poderiam nos encaminhar para incorporarmos no relatório da CPI.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Prefeito, encaminhar subsídios para nossa informação, o que o senhor puder encaminhar em colaboração nós agradecemos. Com a palavra o Cel. Gustavo.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Muito bom dia, gostaria de agradecer o convite do Deputado Fernando Capez. É uma área muito vasta, estou aqui com dificuldades para saber como começar a explicação do Sistema de Controle de Tráfego Aéreo.

A gente usa normalmente o que se faz no mundo inteiro, a utilização de Sistema de Comunicação, Navegação e Vigilância, ou seja, Comunicação normalmente via rádio. Sistema de Navegação são radiofaróis a grosso modo, que são espalhados pelo espaço aéreo, pelo espaço brasileiro para poder balizar as rotas e o Sistema de Vigilância que são os conhecidos radares, alguns radares são os que a gente chama de Primários que são os radares propriamente aqueles que a gente diz que funciona como morcego, que emite uma energia e aguarda o eco daquela energia para poder determinar a posição de um avião e a maioria deles é associada a um radar secundário que não é um radar propriamente que fun-

ciona da mesma forma. A gente chama de radar porque está associado ao radar primário. Na verdade ele é um interrogador, ele envia uma frequência pré-conhecida por um receptor da aeronave, a aeronave recebe essa frequência, imprime um ligeiro atraso para poder identificar que aquela aeronave que está respondendo e emite uma resposta.

Com isso eu consigo além de ter um alvo que o radar primeiro me dá com relação à posição do avião, eu consigo identificar que aquele alvo ali tem um número associado a ele e aquele número quer dizer que é o Força Aérea 52, é o Varig 1234, é o TAM 3502, alguma coisa assim. Então eu consigo dentro do meu Sistema, associar aqueles alvos que eu tenho no espaço aos aviões, então usando esses três sistemas que eu estava falando, o Sistema de Comunicação, o Sistema de Navegação e o Sistema de Vigilância eu procuro controlar o tráfego aéreo.

O Brasil tem uma cobertura de cerca de 84 radares como um todo, eu diria que é uma cobertura invejável com relação a qualquer país do mundo, eu posso dizer que os Estados Unidos tem cobertura igual, a Europa que não é um país só, são vários países, tem o mesmo nível de cobertura que a gente tem e só isso. Não tem nenhum outro país que tenha o mesmo nível de cobertura.

A gente pode pegar país pequeno que bota um radar só, é uma ilha, por exemplo, ou é um país muito pequeno, Uruguai, por exemplo, um país pequeno, com um radar ele cobre o país inteiro, consegue ter o mesmo nível de cobertura que a gente tem com 84 radares.

Com relação ao funcionamento desses radares, eles são colocados em terra e obviamente existe um horizonte da mesma forma que existe um horizonte para a luz que a gente enxerga o horizonte no mar, existe o horizonte para que essas irradiações eletromagnéticas consigam enxergar, então existem níveis que você não tem cobertura.

No caso do Brasil, a partir do nível 300 que é o nível de 30 mil pés, coisa de 2700 m de altura, a partir dessa altura a gente não tem nenhum lugar que não tenha cobertura, pelo menos dentro do espaço aéreo continental. É claro que no mar começa a ficar mais complicado porque não tem onde colocar o auxílio pra poder fazer a detecção. Bom, então de qualquer maneira a partir do nível 300 eu posso assegurar aos senhores que a gente não tem nenhum tipo de gap de cobertura.

Aí depois que a gente tem essas informações todas, como é que eu faço o controle do tráfego aéreo, como é que eu uso essas três ferramentas de comunicação, navegação e vigilância para controlar tráfego aéreo? A gente tem basicamente três serviços que são prestados no controle de tráfego aéreo. O Serviço de alerta e eu gosto de fazer uma associação histórica a isso, a aviação começou em 1906 com Santos Dumont e logo depois em 1912, 1913, um pouco antes da Primeira Guerra já tinha alguns aviões que estavam fazendo a travessia do Canal da Mancha voando curtas distâncias e vez ou outra o avião não chegava e o pessoal começa a ver como é que a gente vai fazer para poder achar esses pilotos que estão se perdendo?

Então, o que se começou a fazer foi, eu tenho o Gustavo decolando aqui de São Paulo para ir para o Rio de Janeiro fazer a linha postal São Paulo/Rio, então o pessoal de São Paulo manda um telex para o Rio dizendo que o Gustavo decolou às 10 da manhã de São Paulo e vai pousar no Rio de Janeiro ao meio dia, então teria alguém lá do outro lado me esperando ao meio dia. Se eu não chegasse ao meio dia ele ia acionar a busca. Esse é o Serviço de alerta, falando de forma bem simples, é isso que é o Serviço de Alerta, você deixar os controladores ao longo da rota atentos aos deslocamentos e aos possíveis desaparecimentos. Alguém deixou de reportar a sua posição, o controlador vai passar a procurar aquele avião para poder encontrar e prestar o socorro se for necessário.

Além desse serviço, a gente foi vendo que a aviação foi evoluindo e a gente começou a ter rotas de tráfego, não havia nenhum sistema de vigilância, ou seja, de detecção dos vôos até a Segunda Guerra Mundial, então o que a gente fazia até a Década de 30 e 40 era o Serviço de informação de Vôo.

Então o que se fazia? Além de você informar o avião que saía e o que vai chagar em tal lugar numa hora estimada, a gente começou a colocar estações de rádio ao longo das principais rotas e estas estações de rádio serviam para ir fazendo um controle mais efetivo. Então tinha rotas mais longas, mas não adiantava eu dizer que sai do Rio de Janeiro para Teresina em um vôo que na época devia durar oito horas e que me perdi no meio do caminho. Onde é que eu começava a procurar esse avião?

Então comecei a fazer o Serviço de informação de vôo para poder prestar melhor um serviço de alerta e ao mesmo tempo com o deslocamento mais longo, por exemplo, eu tenho que perguntar qual é a condição meteorológica de São Paulo para eu poder seguir para São Paulo. Essa informação começa a mudar ao longo do tempo, então alguém que está vindo de Nova York para o Rio de Janeiro pergunta, pega um (ininteligível) meteorológico, ele pega todas as informações meteorológicas, mas de qualquer maneira é muito dinâmica. Essas informações meteorológicas vão mudar então ele precisa do Serviço de Informação de Vôo para passar essas informações para ele e adicionou-se também a informação dos vôos que estão em volta dele que são conhecidos.

Então, o controlador na verdade ele tinha um mapa de cabeça da sua área de controle, ele sabia que tinha um avião voando num determinado nível de vôo cruzando de leste para oeste, outro de sul para norte, ele informava os dois sobre a existência dos dois tráfegos de forma que eles evitassem qualquer tipo de colisão.

Então, esse era o Serviço de Informação de Vôo e aí a partir da Segunda Guerra Mundial quando a gente conseguiu ter a visualização efetiva, lembrando sempre que é tudo uma questão de necessidade também. Então a gente tinha uma necessidade em 1910, passamos a ter outra na Década de 30 e 40 e a partir da Década de 40 com um "bum" que a gente teve de aeronave a gente precisou começar a controlar o tráfego aéreo e efetivamente separar os aviões com alguém observando de perto.

Como é que a gente faz o Serviço de Controle de Tráfego Aéreo? Eu tenho um controlador que fica observando uma tela de radar e ele além de separar em níveis, ele também dá instruções para que os aviões evitem qualquer rota de colisão. Ele pode também, uma coisa que a gente usa muito em aviação porque aviação é uma coisa muito segura é uma série de dispositivos redundantes para garantir segurança, então, de alguma forma o Serviço do Controle de Tráfego Aéreo é redundante com o Serviço de Navegação.

Vamos supor que a antena de navegação do avião se quebre, eu estou exagerando porque o avião tem vários sistemas de navegação, não depende de um só, mas quebrou as antenas aí, perdeu a capacidade de navegação, o controlador do radar tem condições de navegar o avião. Se você tiver um avião só com uma bússola funcionando você consegue trazer ele até o chão se tiver tanto o controlador quanto o piloto treinado para fazer isso. E a gente treina para fazer isso efetivamente. Bom, então o que nós temos basicamente são esses três serviços sendo prestados através do Sistema de Comunicação, Sistema de Navegação e Sistema de Vigilância.

Espero ter sido bem esclarecedor e no Brasil a gente tem

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Tem o tal ponto cego de Brasília à Manaus? Existe mesmo um ponto que os radares não pegam?

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Não, no nível que eles estavam não tem ponto cego. Na medida em que vai baixando a gente tem ponto cego, é por isso, por exemplo, que a gente fez investimentos em aeronaves com radar, aquela aeronave da EMBRAER que a gente chama de Air W que é um radar e vôo que é justamente para a gente poder pegar, daria mais para você poder pegar um tráfego ilícito que esteja voando em baixa altura porque você não tem como voar em baixa altura e detectar economicamente aquelas aeronaves baixas.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Agora, curiosidade que nós somos informados pela Imprensa, aquele local em que o avião da Air France entrou naquela tempestade de tal monta que acabou derrubando, provavelmente derrubou a aeronave, disse que não havia condições do radar em território brasileiro antecipar a informação para aquela aeronave de que ela estava entrando em uma nuvem CB, formação CB. É verdade isso, o senhor tem alguma informação, é possível partilhar alguma informação.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – O radar que a gente tem naquela área ali é um radar de Fernando de Noronha e a gente detectou aquele avião até o limite da cobertura do radar de Fernando de Noronha, no ponto que ele teve o acidente ele já não estava mais na cobertura, então o cruzamento do oceano efetivamente é sem cobertura de radar e a gente tem várias estratégias de segurança para poder fazer aquele tipo de desvio.

O desvio de formação meteorológica, bom, a tecnologia radar eu teria que gastar algum tempo falando sobre ela, mas a gente usa ondas eletromagnéticas e dependendo do tipo de onda que eu use o tratamento que eu dou a recepção dessa onda eu vou usar para detectar objetos metálicos, os objetos que se deslocam com velocidade acima "x" porque se eu começar a detectar todos os objetos que tem em volta do radar, eu começo a, é só uma tela acesa próxima a antena do radar e depois que eu vou começar a ver os aviões mais longe, então eu preciso ter algumas técnicas de detecção e os radares que a gente usa são radares para detectar objetos metálicos do tamanho de avião com pelo menos dois metros quadrados de superfície de reflexão e que se desloca em velocidade típica de aviões.

Se eu botar velocidade mais baixa você vai começar a ver um ônibus passando, em uma rua e não é interessante, então, a detecção de fenômenos meteorológicos ainda tem radares específicos para isso naquela região não tem o radar meteorológico e a detecção de fenômenos meteorológicos é a função do radar de bordo da aeronave.

Então, a aeronave tem um radar que é específico para detectar fenômenos meteorológicos.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – A pergunta que eu queria fazer é a seguinte, como muita gente vai continuar fazendo essa rota, Brasil/Europa e existem na região, na Linha do Equador formações perigosas, as aeronaves tem condições pelos seus radares de preverem? A gente nunca vai saber por que aquela aeronave entrou naquela formação, mas o piloto tem condições, o comandante, de se antecipar com a informação e evitar fazer uma manobra exibicionista?

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Sim, tem plenas condições inclusive para fazer aquela rota, até onde eu sei, eu não sou homologado para fazer a rota transatlântica, mas o piloto precisa ter, o avião precisa estar com o radar operando para poder fazer aquela rota ali e efetivamente existe a informação meteorológica prévia e ele tinha toda informação disponível para ele, baseada em sistemas.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Poderia ter desviado então, ele tinha as informações para desviar?

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – A informação (ininteligível) não me permite que eu faça o desvio daquele núcleo de gelo ou de tempestade de forma adequada, o que me permite fazer esse desvio é o radar de bordo que tem que estar lá e me ajudar a fazer o desvio.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Muito obrigado Cel. Gustavo. Da minha parte, Deputado Rodolfo Costa e Silva.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Tentando colocar o assunto, não foi bem a posição da Air France, ela achava que o Comando do controle do Brasil deveria ter informado o avião e acusou inclusive, isso eu li no jornal, que nós teríamos a responsabilidade de cuidar e comunicar ao avião, o que você está colocando é uma coisa diferente, que ali naquela posição não tem nada com o controle terra, que o radar, que inclusive o radar que se trabalha para controlar o avião não é o mesmo meteorológico.

Então, que quem tem o radar meteorológico é a aeronave, portanto, é uma responsabilidade específica da Air France e em uma das artimanhas da Air France para se eximir de responsabilidades no acidente é transferir para o Comando Terra do Brasil.

Isso foi o que eu li no jornal, quer dizer que eu entendi mal ou existe aí certo discurso mais jurídico do que técnico da Air France nessa questão? Primeira pergunta.

Segunda, eu tenho uma preocupação danada, quando eu li os artigos, que eu vi a reportagem sobre os aviões da TAM, desde os acidentes aéreos, eu fico um pouco preocupado porque a partir do momento em que o avião cai você tem em cima dessas Companhias um imenso dever de indenizar e logicamente que a Caixa Preta pode definir ou eximir de responsabilidades, pode ser um fenômeno natural ou não esperado, tipo um que pode eximir de responsabilidade, como por exemplo, a Airbus que uma coisa atípica ou um erro de terra de outro país que eximiria de culpa a Air France. Aí por trás está uma imensa indenização, quer dizer, porque eu estou colocando essas questões?

Quais são as garantias que a sociedade tem em termos dessas informações que são sempre muito secretas, de que as informações realmente das Caixas Pretas, as comunicações entre a, não, conversamos com a Air France, o avião não mandou informação tal, quer dizer, como é que a sociedade e logicamente as pessoas interessadas tem segurança jurídica com relação à chegada das informações a estas pessoas? Porque isso é importante na hora de buscar a indenização, quer dizer, foi informado ou não, o avião estava com problema ou não, ele é adequado, tinha trocado os (ininteligível) ou não tinha, todas essas informações ficaram nas mãos da Companhia que é parte, ela passa a ser parte que tem que indenizar aquelas pessoas e ela tenta ao máximo não pagar as tais indenizações que são gigantescas.

Além disso, as empresas também que fornecem as aeronaves, isso pode colocar em risco até centenas de aeronaves que podem ter problemas em termos de vôo e logicamente que o impacto sobre o negócio deles é imenso, então interesses financeiros imensos e a gente vivendo com informações aí que passam de uma, como é que a sociedade tem garantia disso, de que essas informações vão chegar para que a sociedade de todos os países possa saber as reais causas desses acidentes?

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Aí já estamos entrando na parte de investigação de acidentes da Aeronáutica, e já é mais na área do (ininteligível). Eu não tenho nenhum dado para poder falar sobre o acidente da Air France, eu não sei nem se por acaso ele entrou em mau tempo ou se foi a entrada dele em mau tempo que determinou o acidente.

O que eu posso afirmar para o senhor, só para fechar, é que as informações meteorológicas estavam disponíveis, porque isso é uma atribuição do Controle do Tráfego Aéreo e elas estão disponíveis sempre informando que a (ininteligível) estava ativo naquela região ali. Então eles tinham imagens de satélite, tinha informações da forma padrão que é feita a difusão de informação meteorológica que são, a gente ainda usa um formato tipo radiográfico para transmitir, mas havia a informação de que tinha mau tempo ali.

Agora, a decisão sobre passar pelo mau tempo ou não passar pelo mau tempo, qual o tipo de desvio que vai fazer é do Comandante da aeronave.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Outra pergunta, no caso da Gol, já que nós não temos, porque também foi falado em

Vozes sobrepostas

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – O Cel. Gustavo vai falar sobre Controle de Tráfego Aéreo e essas questões sobre investigações de acidentes ou prevenção, quem está mais habilitado é o Tenente Coronel Aviador Ricardo Hein da Silva. Ele pode lhe responder a pergunta da Caixa Preta,

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Então guarda essa pergunta para a hora que o Cel. for falar.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Os dois já estão à disposição.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Na questão da Gol se falou em “Buraco Negro” que o nosso equipamento estava obsoleto e tal, houve um monte de informação e contra-informações, era um momento complicado do Controle também dos Controladores que nós vivemos naquela Crise Aérea, naquele processo e o que foi falado é que nós tínhamos um Buraco Negro ali, já que nós não temos, portanto não foi isso, aconteceu a colisão de dois aviões ali, quer dizer, hoje, esse aviso cada um fica em um nível, deve ser uma coisa mais sofisticada, mas no fundo é a mesma coisa que a pessoa fazia depois da Segunda guerra Mundial, está vindo um avião de lá, não fique na altitude tal.

Como é que esses aviões hoje, com os sistemas modernos que tem no chão para poder avisar essa altitude e dois aviões modernos, ali bateram dois aviões modernos, não conseguiram detectar uma ao outro para poder fazer uma coisa a princípio na aviação simples, que é manter um nível de segurança entre eles?

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Ali é justamente como eu falei, a gente usa uma série de redundâncias para garantir a segurança. As redundâncias não são só em termos de equipamentos, mas também em termos de pessoas, a gente tem dois pilotos no avião para um ficar, entre aspas, tomando conta do outro, a gente tem dois controladores em cada posição de controle para que um possa tomar conta do outro e ali aconteceu que vários dos dispositivos de segurança não funcionaram.

De alguma forma o controlador não funcionou em conseguir detectar a ação e se comunicar com o avião, o piloto de um dos aviões pelo que eu entendi do que li do relatório, teria de alguma forma desligado o sistema dele do radar secundário que é justamente aquele responder do radar secundário que eu comentei que o avião tem, havia sido desligado o transponder.

É justamente o transponder, quer dizer, o transmissor responder, havia sido desligado e esse transponder é o último nível de segurança que a gente tem, é o que a gente chama de Sistema de Evitamento de Colisão, Traffic Collision in Avoid System, TCAS, que é justamente os dois sensores que a gente consegue ouvir a resposta do outro e consegue se detectar, só que como eu disse da mesma forma que o radar de terra não é a forma primária de evitar um mau tempo, o TCAS também não é uma forma primária para detectar uma colisão, mas é o último recurso de segurança que eu tenho e que por acaso estava desligado em um dos aviões.

Então, foi uma série de

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Só para fazer um questionamento, quer dizer, outro dia teve um debate aqui sobre essa questão do vôo também e aí em determinado momento falaram, não, tem que puxar quatro alavancas simultaneamente no avião acho que era para pousar, não é? Alguma coisa assim, e aí o piloto não puxou, ficou todo, isso não existe. É como passar a primeira em um carro, o piloto vai deixar metade de um lado e puxar o outro pedaço, a não ser que ele tenha tomado umas 400 caipirinhas, não é razoável que o sujeito faça isso.

Essa coisa também do sujeito, quer dizer, deixar o transponder desligado, que é o sistema anti, é uma coisa que assusta a gente porque parece um erro muito simples, de um sujeito que está em um espaço aéreo que passa avião para todo lado.

É auto defesa dele, na verdade ele deixou desligado a auto defesa dele, quer dizer, assusta por que

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Ao longo da rota várias coisas deveriam ter acontecido e que não aconteceram, então, efetivamente houve várias falhas ali. Só vendo o relatório para

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Pode ser excesso de confiança, também

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Eu digo, no meu caso, na minha visão eu entendo que é o que a gente chama de baixo alerta situacional, a situação estava muito tranqüila para todo mundo e todo mundo estava relaxado, naquela hora, as pessoas costumam reclamar muito da carga de trabalho, mas quando a gente está com a carga de trabalho elevada a gente tende a focar a nossa atenção naquilo que estamos fazendo.

Quando a carga de trabalho está baixa a gente começa a pensar, amanhã eu tenho uma reunião de pais e mestres do meu filho, meu pneu está careca eu tenho que trocar, mas eu acho que só vou poder trocar no salário de dezembro quando sair o décimo terceiro, começa a pensar na vida e esquece o que está fazendo ali.

É o que a gente chama em aviação de baixo alerta situacional. Eu quando estou voando, quando me sinto nesta situação de baixo alerta situacional, eu paro, chamo o outro piloto e falo, vamos lá amigo, vamos fazer um check completo para ver o que está acontecendo aqui, porque é uma coisa que as pessoas precisam estar atentas, porque acontece, é do ser humano. A maioria dos acidentes de carro acontece há três ou quatro km de casa, isso é quando a gente desliga, já estou chegando em casa, conheço tudo e é a hora em que eu atropelo alguém, furo um sinal e bato com o carro.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – E é uma coisa incrível, eu consegui ler um pedacinho, não li o artigo todo porque eu peguei hoje de manhã e já estava vindo para cá, mas como a Polícia Federal disse que a culpa é dos pilotos, aí eu vou voltar a essa questão que é a minha preocupação.

Os pilotos da TAM, tudo bem, o ser humano, logicamente nós somos falíveis, é raríssimo um acidente deste, exatamente porque eles são muito treinados, o pessoal acha que porque o sujeito é muito treinado nunca erra, não é?

São todos bem treinados, erra também, não só o mal treinado. É que o mal treinado erra toda hora, mas o bem treinado é um dia na vida, não é? Mas esse dia na vida pode ocasionar em 99% das vezes nada, mas em um por cento pode acontecer um problema.

Na hora que você define que a culpa é dos pilotos, ou seja, exclusiva deles, você já tirou o grande empresário do negócio que é a Boeing, é a Airbus, o gigante já livraram, não é com eles, ficou só a Companhia lá do país e o problema passou a ser entre a Companhia que vende passagem, que usa o avião e as pessoas.

Quer dizer, começou lá que tinha um problema do pitot no caso da Air France (ininteligível) caso da Air France específico, estou, mas começou uma coisa que tinha um defeito na aeronave, a aeronave tem muito computador, tira muito a responsabilidade do ser humano,

que a diferença da Boeing é que ela bota mais responsabilidade no homem treinado do que o Airbus que tenta tirar uma leitura de velocidade diferente, o computador pode tomar atitude diferente, aí começou essa discussão que vai em cima da Airbus, que assumiu (ininteligível) tecnológico que está dando problema.

O réu é o Airbus, na hora que você vira, não! O problema é concentração, o réu passa a ser a Companhia, você vê que é um jogo isso, é isso que eu, qual é a segurança que a gente tem com essas informações para depois compor, as pessoas tem que ter confiança porque o interesse de famílias que passam anos aí.

No começo todo mundo estica o tapete vermelho, é aquela beleza. Tal, vamos tomar providência, estamos atendendo, a Air France nem isso, não é? Ela largou todo mundo lá no Rio, mas é normal mesmo. Mas a TAM, depois é uma guerra para as pessoas receberem suas indenizações e esses dados são fundamentais para eles.

O SR. RICARDO HUMBERTO HEIN – Bem, bom dia, Exmo. Deputado Fernando Capez, Exmo. Deputado Rodolfo, em nome dos quais eu agradeço o convite e cumprimento a todos aqui. Eu sou o Ten. Cel. Hein, Chefe do IV Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Nós estamos lotados aqui em Congonhas e somos responsáveis por todo o Estado de São Paulo.

Então, acreditamos ser razoavelmente pertinente o convite formulado apesar de já ter conversado com o senhor a respeito da nossa hierarquia.

Na verdade eu farei alguns rápidos comentários, assim como o Cel. Gustavo falou, a aviação é uma coisa global e o conhecimento sobre a aviação é quase que infinito. Então, tentarei ser objetivo em algumas considerações, mas logicamente seria impossível a gente esgotar todas as informações, todas as perguntas. Até mesmo porque falta para nós, um único indivíduo, sabermos de tudo.

Com relação à Caixa Preta é importante que fique bastante claro que na verdade ela foi colocada em meados da década de 60 por autorização dos pilotos. As aeronaves na época não tinham esse dispositivo e foi verificado que os acidentes não era possível conhecer os acidentes, simplesmente alguns aviões caíam, sumiam, pegava fogo, todo mundo morria e ninguém sabia o que tinha acontecido, até que um ilustre cientista descobriu e concebeu essa caixa Preta.

Porém essa Caixa Preta foi introduzida na Austrália, nos Estados Unidos por autorização dos pilotos, então ela na verdade, eu não sou jurista nem tenho tanto conhecimento assim sobre essa área, mas ela traz provas contra os pilotos.

Então na nossa Constituição diz a gente não pode, a gente tem o direito de não apresentar provas contra si, mais ou menos assim o texto, então na verdade a Caixa Preta só foi introduzida dentro das aeronaves por autorização dos próprios pilotos porque ela revela tudo de errado que ele fez.

Então, há a necessidade que haja um debate maior a respeito de qual o nosso direito, qual o direito da sociedade em ter acesso a essa Caixa Preta ou não.

Eu sei também, eu imagino que sofri acidente aeronáutico, eu imagino que é muito ruim você ter o seu ente querido ido para outro mundo, vamos dizer assim, e a gente ficar sem ter essa resposta. Mas, em contra partida, nós da segurança de vôo, quando nós conseguimos colocar a Caixa Preta dentro dos aviões foi exatamente para a gente prever outros acidentes e não para culpar, então, o acordo que foi feito inicialmente para que se colocasse a Caixa Preta dentro dos aviões, foi que aquilo não fosse utilizado como prova contra as pessoas que estavam pilotando o avião.

Então, é preciso que seja feito essa consideração, por vezes a gente verifica e eu não tiro a razão da sociedade porque eu também sou uma pessoa da sociedade, não tiro a razão de querer buscar informação.

Só que nós da segurança de vôo acreditamos que existem outros instrumentos capazes de fazer isso. Existe hoje, só voltando mais um pouquinho, um Projeto de Lei Federal tramitando na Câmara dos Deputados a respeito do sigilo da Caixa Preta exatamente como eu falei, por ter, pelo Deputado que está levando isso à frente, a sua Comissão que eu também não entendo bem, mas ele verificou o quanto a utilização dessa Caixa Preta tem trazido malefícios à segurança de vôo, porque o que acontece?

Ela é um instrumento que parte dos pilotos, só a manutenção da empresa tem acesso e é um procedimento padrão, isso é internacional, por exemplo, toda vez que você pousa um avião e eu tive a oportunidade de voar em um avião deste porte, você vai lá e desliga o que foi gravado na sua conversa.

Logicamente quando o vôo é normal, você vai lá e desgrava, mas quando acontece alguma coisa no vôo, não deve ser desgravado, mas a análise dessas informações é feitas em um fórum não punitivo que é o que a gente defende, então, através desse fórum não punitivo, a gente consegue desenvolver outras ações em prol da segurança de vôo. Apesar de que eu também, eu acredito, que possa ter outro fórum que tente descobrir as causas, apure as responsabilidades civis e com isso eu também concordo.

Então, nós do Sistema SIPAER, que é o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, nós temos a nossa Lei que rege este Sistema, que diz que nós só trabalhamos com prevenção, nós não trabalhamos com a investigação punitiva e por conta desta postura que adotamos há muitos anos, os pilotos, as próprias empresas, outros entes da sociedade, eles têm nos procurado e contado alguns tipos de problemas que ocorrem com eles e a gente tenta resolver este tipo de problema.

Se nós fizéssemos o papel do Juiz ou do Delegado, provavelmente muitas dessas informações seriam perdidas e os aviões teriam um pouco mais de acidentes.

Um exemplo da nossa sociedade brasileira com relação, por exemplo, ao perigo aviário, que constantemente pássaros e outros animais da fauna colhidos com o avião no chão e os pássaros no ar, nós temos uma estatística e só um quinto dos relatos são passados para nós. Um quinto das ocorrências é reportado para nós, então, a cada mil ocorrências, apenas 200 são reportadas, porque as demais as pessoas ficam com medo de reportar, com medo exatamente dos desdobramentos desse reporte.

Então, nós temos esse mecanismo e isso a gente consegue comprovar que se nós SIPAER formos trabalhar na área da punição, esse um quinto vai virar zero sobre cinco. Então não vai mais haver reporte para nós e nós não vamos poder ajudar a desenvolver a aviação como fazemos.

Porém, eu acredito que a sociedade também tem que se proteger, eu vou falar um pouquinho como cidadão, eu acho que já existe alguns instrumentos, já existem algumas instituições responsáveis e podem ser até criadas mais, como eu posso falar, a criação de um Ministério Público, as Associações de Pilotos, as Associações de Empresas, Instituto de Criminalística e outros, a gente acredita que outras pessoas precisariam ser especializadas para contrapor essas informações.

Então, eu acredito que o SIPAER não passar muito dessas informações porque elas têm outro objetivo, mas acredito sim, que devam existir outras instituições que procurem essas informações. O problema que acontece aqui no nosso país, como acontecem e outros países também, em países desenvolvidos, é que nós, a Aeronáutica atualmente, vem desenvolvendo e investindo durante todos estes anos, fazendo jus ao dinheiro que ela recebe, investindo na especialização dos homens nesta área.

Como eu sou especializado em segurança de vôo, Cel. Gustavo é especializado em proteção ao vôo em todo o espaço aéreo, então, a Força Aérea recebe a sua parte no Orçamento e investe nos seus homens nas áreas de interesse.

O que a gente observa é que poderia outras instituições investir também já que quer ter conhecimento nestes assuntos, a gente acredita que outras instituições deveriam sim,

se especializar mais e nós fornecermos, principalmente a força aérea, ela fornece muitos subsídios para que haja esta especialização.

O curso de investigação que eu fiz em 1991, já vai quase 20 anos, nós tivemos durante esse tempo todo, alguns Juizes, alguns Promotores, alguns Delegados da Polícia Federal fazendo o curso, ou seja, eles recebem a informação, a metodologia de como fazer a investigação e eles, a gente acredita que eles deveriam, lógico não são muitos infelizmente, se a gente for contar aqui quantos Delegados da Polícia Federal fez o curso, eu não sei dizer o número, mas, não passaria de 10 ou 20 talvez, para o tamanho do Brasil.

Então, o que a gente acredita é que estas instituições deveriam realmente se especializar e com estes especialistas irem procurar realmente as causas do acidente para a gente fazer frente aos anseios da população que eu acho que é justo e honesto e necessário. Só não queremos que sejamos nós, porque nós trabalhamos, até vou usar uma gíria, gíria não, mas como padres, então é um confessorário. Quando a gente vai fazer uma investigação de um acidente, a gente reúne os diversos elementos e nós motivamos essas pessoas a contarem as histórias, vamos dizer assim, verdadeiras e essas pessoas às vezes se abrem com a gente, contam algumas histórias, algumas denúncias, mas a gente tem o Código de Ética de não falar, de não passar isso aí.

Então, volto a dizer, eu estou frisando pela décima vez, que eu acho que realmente deveriam existir as outras instituições, a Comissão Parlamentar de Inquérito deveria realmente procurar e tentar colocar mais especialistas para poder dar essa oportunidade à sociedade de descobrir o que realmente aconteceu. Dá para descobrir, viu!

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Pela ordem, Senhor Presidente. Eu achei interessantíssima essa tua observação porque não é, na minha cabeça a coisa não passa dessa forma, em minha opinião o piloto é a parte fraca.

Normalmente esse piloto, muitas vezes em um acidente aéreo, na verdade eles são passageiros também do equipamento que o ser humano cria, certo? Ele entra ali convicto de que ele está voando em um, estão lhe dando um instrumento de trabalho como se fosse um martelo que solta o cabo.

O sujeito está achando que o martelo vai funcionar direito, mas se o martelo soltar o cabo quebra, arranca o dedo do sujeito.

Então, quando é para ser o piloto de um avião você imagina que estão te dando um equipamento, mas são interesses gigantescos, o que eu vejo sempre é que, quando caiu o avião da TAM se limitaram na questão de que o piloto na hora, um estava acelerando e o outro freando e foi que ele acabou freando o avião, então que naquele segundo ele tomou a opção errada.

Lá na Gol, o piloto desligou o transponder, “pepepe, pepepe, pepepe” não é isso? Aí, daqui a pouco vem o Air France, vou perguntar o submarino veio aqui buscar a Caixa Preta, nunca mais você teve notícia dele, não é? Está desaparecido até hoje, como não tem o retrato de criança desaparecida? Vamos colocar submarino desaparecido, ele veio aqui com o sonar, você ouvir falar, Presidente, do submarino francês? Ninguém sabe se pegou ou não a Caixa Preta.

Nem isso a sociedade brasileira teve direito depois de toda aquela ajuda que deu à Air France, toda a nossa responsabilidade fizemos brilhantemente, com a Marinha Brasileira e a Aeronáutica, fizemos isso com todo esforço do Brasil, ninguém sabe onde foi o submarino. Ele entrou em nossas águas aqui e desapareceu, então, o que eu vejo é que acabam se manobrando essas informações para colocar o piloto como o problema do acidente e a gente sabe que o piloto pode até ter contribuído, mas às vezes o equipamento pode criar dificuldades não só a questão meteorológica que eu acho que ali nós estamos em uma fase, vamos analisar como eu vejo a coisa.

Não é a toa que estava inundando toda a região norte do Brasil naquela época, nós estamos com precipitações violentas tanto ali, o sistema preventivo tem que analisar, aqui está perigoso, porque era atípico, você ter o Maranhão debaixo d’água, regiões secas até e estava debaixo d’água, naquela época mostrando diversas precipitações, Manaus debaixo d’água e assim vai. Assim que aquele avião foi passar ali. Então, um caso atípico, quase como o tsunami, atípico.

Mas você começa, o pitot não funciona, claro que o piloto pode tomar as decisões, ele é treinado para isso, bem treinado. Mas se o equipamento é complicado, acabam cercado tudo e se você pegar o título da reportagem a Polícia Federal culpa pilotos pelo acidente da TAM, o piloto faleceu, portanto se cometeu algum erro já foi penalizado por isso com a própria vida, ele é também vítima, logicamente que a dona do equipamento fica isenta, a Boeing ou a Airbus, ou a EMBRAER, sei lá, não estou aqui

E as Companhias ficam atenuadas porque elas não tiveram culpa, foi um erro humano, então, os poderosos, os que movimentam, e o piloto acaba sendo o grande, o melhor é culpar o piloto.

As vezes é o contrário, essa coisa desse sistema todo, ao invés de proteger o piloto acaba em uma manipulação de informação que só penaliza os pilotos.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB – Muito bem, quero fazer minhas as palavras do Deputado Rodolfo Costa e Silva que será o Relator desta CPI e sem dúvida alguma, pelo que tudo indica, fará um relatório consistente e bastante forte.

Nós vamos solicitar que as informações que os senhores prestaram aqui verbalmente nos encaminhem também por escrito com a máxima documentação, o que nós queremos é informar a população quanto à condição de segurança.

Eu agradeço muito a presença de ambos, prestaram um grande serviço à sociedade. Essa CPI, ela vai informar amplamente tudo o que nós estamos recebendo e essa parte de controle de tráfego aéreo, da necessidade do sigilo da Caixa Preta, tudo isso será bastante considerado. Eu agradeço imensamente a presença de ambos, peço que seja encaminhado um Ofício parabenizando ao respectivo SERIPA IV e ao DECEA pela contribuição valiosa com os dados e está encerrada esta reunião.

Muito obrigado e bom dia a todos.

ANEXO 8

5 de novembro de 2009 — Oitiva do Comandante CARLOS CAMACHO, Diretor de Segurança de Voo do Sindicato Nacional dos Aeronautas (transcrição realizada pela empresa BK Consultoria e Serviços Ltda.)

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito bem, nós vamos abrir a Comissão Parlamentar de Inquérito, ainda que informalmente e vamos ouvir na data de hoje, nosso Comandante Carlos Camacho, ao qual temos perguntas a endereçar. Convido V. Sa., a vir aqui a frente como convidado especial da Comissão Parlamentar de Inquérito.

Anotamos a honrosa presença do Vice-Presidente desta Comissão Parlamentar de Inquérito, Deputado Eli Corrêa Filho, (ininteligível) Deputado do Partido Verde, Camilo Gava.

Comandante Carlos Camacho, inicialmente, em nome da CPI gostaria de agradecer a sua presença. O senhor é um dos maiores conhecedores da aviação brasileira, conhecedor não apenas do ponto de vista teórico, mas também com conhecimento empírico, prático. E esta CPI tem, sobretudo, a preocupação de apurar o quão seguro ou inseguro é voar no Brasil com as Companhias Aéreas que trafegam aqui nos céus brasileiros.

Vou pedir então, que o senhor fique a vontade pelo prazo de 10 minutos fizesse uso da palavra para expor, sobretudo a questão de como hoje se faz a manutenção das equipes.

Vamos fazer umas perguntas específicas depois, mas, a idade média da frota brasileira principalmente da Gol e da TAM que são as que têm o oligopólio do transporte aéreo, as aeronaves, a segurança de voo em Airbus, como é feito a manutenção, a troca de peças, o controle de tráfego, tudo o que o senhor puder falar para uma platéia atenta que nesta área não detém o conhecimento técnico específico.

Com a palavra o Comandante Carlos Camacho.

O SR. CARLOS CAMACHO – Muito obrigado, bom dia! É realmente um grande prazer aqui estar e tentar contribuir. O Deputado foi muito gentil em dizer que sou uma das maiores autoridades conhecedoras, não é real, tem gente muito mais capacitada, eu simplesmente conheço um pouco e em função dos 35 anos que passei a bordo de aeronaves e hoje, de 10 anos para cá absolutamente de cabeça na questão da segurança de voo.

Meu Sindicato, a minha Federação que representa trabalhadores tem uma proposta que é uma proposta de Sindicato e Federação Social. Nós temos este tipo de trabalho, este tipo de empenho, chamado por esta ou qualquer CPI, estarei sempre presente para atendê-los com o maior prazer pelo menos tentando elucidar e esclarecer alguns pontos de vista.

A aviação do Brasil, Deputado, eu me coloco desta forma é relativamente nova, a frota é relativamente nova exatamente porque depois de 2005 com o advento da ANAC, muitas coisas aconteceram e realmente houve um “boom” de crescimento do transporte aéreo brasileiro e nós temos aí a multiplicação anual da frota nacional num percentual elevadíssimo e isso é um ponto que talvez também devesse ser debatido por uma CPI que é isso que talvez possamos fazer aqui.

A pergunta que ficaria no ar é a seguinte, existe realmente a necessidade de tantos aviões de médio e grande porte em território nacional para atender uma demanda que não é real, uma demanda que foi ao longo dos tempos fabricada, construída e particularmente por quê? Quem deveria fazer política de transporte aéreo no Brasil acabou sendo aquele que tem a prerrogativa de ser o poder concedente e não foi a sociedade como um todo que fez esta discussão, que fez este empenho, que aplicou este empenho para discutir a questão do transporte aéreo no Brasil.

Então, a política de transporte aéreo no Brasil só foi de verdade resolvida no final do ano passado, onde vários elementos da sociedade brasileira que estão ligadas ao transporte aéreo discutiram sim, e aí nós temos o Plano Nacional de Aviação Civil que realmente foi o primeiro momento, grande momento em que a sociedade discutiu de forma ainda tênue, de forma ainda moderada, mas foi o primeiro momento que a sociedade discutiu o transporte aéreo no Brasil.

No que diz respeito àquilo que nos atinge na Cidade de São Paulo, essa questão é também controversa porque a política de transporte aéreo para a Cidade de São Paulo não é feita pela Cidade de São Paulo, pelo menos até o presente momento não é.

O Aeroporto de Congonhas, o Aeroporto de Guarulhos, o Aeroporto de Campo de Marte, são mini-Vaticanos, onde eles têm a absoluta autonomia praticamente independente do que diz respeito à municipalidade e esse é um grande problema porque as aeronaves, não simplesmente chegam na vertical e descem, como grandes helicópteros, não, elas trafegam por sobre a Cidade de São Paulo, elas oferecem risco à população, nós temos fatores poluentes não só no que diz respeito a combustível, mas também tem a poluição sonora, e particularmente acho, até trouxe um slide para mostrar para os Senhores, se o computador puder apresentar, seria muito interessante para que os Senhores vissem que apesar do Aeroporto de Congonhas não ser operacional das 23 horas até as seis horas da manhã, isso é uma irrealdade, é uma inverdade porque nós temos ruídos fortíssimos de aviões que decolam do aeroporto de Guarulhos e sobrevoam a região sul de São Paulo todinha, praticamente, aonde estão concentrados cerca de seis a nove milhões de pessoas.

São aeronaves que decolam de Guarulhos depois das 23 horas, e até cinco ou seis horas da manhã, que é quando na verdade seis horas da manhã começa novamente a operação no Aeroporto de Congonhas, nós temos essas aeronaves durante todas as nossas madrugadas operando sobre São Paulo, por quê?

Elas decolam de Congonhas, elas decolam de Guarulhos, com (ininteligível) São Paulo em Congonhas, então, elas vão passar por sobre o Aeroporto de Congonhas, dar três subidas básicas, subidas com Congonhas Uno, Congonhas dois, Congonhas 3, que estão projetadas aí para os Senhores verem, e eu consegui fazer essa projeção no slide, que já está aqui projetada para os senhores, são as subidas que nós temos, e as aerovias são aquelas avenidas aéreas aonde as aeronaves vão se enquadrar.

Como os Senhores podem ver, todas essas saídas, aerovias, elas partem de Congonhas e todo tráfego é entregue de Guarulhos passando por sobre Congonhas, para que as aeronaves atendam e se enquadrem, se encaixem nessas aerovias conforme os senhores podem ver.

Esse é um problema muito sério, porque grandes cidades que já passaram por esses problemas, já vivenciaram esses problemas e já resolveram esses problemas, que são Londres, Paris, Nova York, Washington, grandes cidades espalhadas pelo mundo, já resolveram essa questão de voo noturno, e nós temos essa alternativa? Temos alternativas, todos esses tráfegos, eles podem continuar a subida após a decolagem de Guarulhos, passando por sobre Mogi, cruzando à direita e indo para cima do mar, para cima do litoral e faria então todas as suas subidas via litoral, haveria um acréscimo de três, a cinco, a seis minutos no máximo, para a jornada de voo para cada uma dessas aeronaves.

Mas como não são tantas, e o mais importante, são tantos os afetados, por volta de 11 milhões de pessoas absolutamente afetadas por seis milhões de pessoas, isso poderia ser resolvido talvez com o ofício dessa Casa ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo Nacional, basicamente, pela (ininteligível) de serviço que aqui é o SNPV, Serviço Nacional de Proteção ao Voo, então, talvez oficiando, é uma proposta, uma sugestão, me permitam, que desta CPI demande o ofício solicitando, ou mesmo colocando em outra linguagem para que esta Autoridade já provocada por mim no passado, disse exatamente isso, enfrente-me e eu promoverei alguma mudança, caso contrário não vai acontecer nada.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, já fica uma primeira sugestão dessa primeira parte da manifestação do Comandante Carlos Camacho, endereçamento de um Ofício da Comissão Parlamentar de Inquérito, o senhor poderia repetir o nome do órgão destinatário?

O SR. CARLOS CAMACHO – Departamento de Controle de Espaço Aéreo, DCEA.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Departamento de Controle de Espaço Aéreo, DCEA.

Uma vez que os ruídos incomodam das 23 às seis horas da manhã, nove milhões de pessoas na área, embora não esteja operante, o Aeroporto de Congonhas o de Guarulhos continua, então, a solução seria o que? A mudança de rota?

O SR. CARLOS CAMACHO – Transferir (ininteligível)

(Vozes sobrepostas)

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Desculpe-me, pode prosseguir.

O SR. CARLOS CAMACHO – Pois não, muito obrigado. Então, basicamente esses são os grandes objetivos que nós temos em termos de São Paulo, no que diz respeito à operaciona-

lidade de São Paulo, a gente pode perceber que as autoridades aeronáuticas, em um primeiro momento, nós tínhamos o Departamento de Aviação Civil que em oito de março de 2005 demanda uma Portaria número 188/DGAC e cederia o documento para esta Comissão, e bastante conservador no que diz respeito ao seu aspecto integral, bastante conservador.

Não podemos nos esquecer que em setembro de 2005, mas exatamente em 27 de setembro de 2005, a ANAC Agência Nacional de Aviação Civil passa a existir, e no começo de minha fala eu disse que a partir de 2005, o complexo do transporte aéreo do Brasil começa a crescer assustadoramente e o mais importante nisso tudo é que logo em seguida, a ANAC elabora um documento, uma Resolução de número 55 de outubro de 2008 onde a Portaria 188 que era bastante conservadora no que diz respeito à operacionalidade do Aeroporto de Congonhas, ela foi revogada e essa Portaria, essa Resolução emanada pela ANAC, agora, outra entidade, outra autoridade da Aeronáutica, não mais pelo Departamento de Aviação Civil, ela é muito menos conservadora e ela deixa o Aeroporto de Congonhas em particular, livre para operações em geral.

Se antes o aeroporto era conservador e deveria atender demandas como tráfego para as pontes aéreas de São Paulo para o Rio de Janeiro, Brasília, Curitiba, Belo Horizonte, não, o Aeroporto de Congonhas passa a ser um Aeroporto multifacetado, passa a ser um hobby de recebimento de vôos internacional e nacional e até um segundo momento onde a própria ANAC, exatamente por conta do problema do acidente, ela elimina a figura do Aeroporto Internacional, para não cair nas garras da Organização da Aviação Civil Internacional e explicar porque até o presente momento não tinha certificado internacionalmente o Aeroporto de Congonhas.

Ou seja, é um aeroporto crítico, os senhores que viajam bastante deve levar isso em consideração, é um aeroporto que não permite erro, o piloto a operar aquele aeroporto, com absoluta certeza, ele ganha uma dúzia de cabelos brancos de cada vez, e a prova que os senhores podem ver que eu operei bastante em Congonhas, e é muito complicado principalmente quando nós temos chuva.

O aeroporto com chuva houve uma tentativa até certo ponto tímida no passado e perdemos as operações, suspendemos as operações em dias de chuva no Aeroporto de Congonhas, o próprio Ministério Público Federal tomou para si essa prerrogativa e encaminhou uma proposta de suspensão de operação no Aeroporto de Congonhas. Eu entendo que naquele momento a tese não foi muito bem construída e houve uma duplicidade de compreensão da parte do Judiciário e pretendia-se interditar o Aeroporto de Congonhas para operações de aeronaves diversas, desde o Folker até os Boeings 737 modelos diversos.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Pela Ordem Senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pois não, Deputado Camilo Gava.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Presidente, eu gostaria de saber, primeiramente bom dia Comandante Carlos, nós ficamos honrados com a sua presença aqui nessa CPI, só fazendo um aparte, eu gostaria que o senhor exemplificasse quando o senhor disse que o Aeroporto de Congonhas é um aeroporto que não permite erros, gostaria que o senhor acrescentasse um pouco mais a respeito disso aí e traçasse um comparativo com Guarulhos na questão de se permitir erros, o que poderia estar acontecendo tendo em vista que sabemos aí que esse não permitir erros cai, é uma frase até meio que sinistra, então, eu gostaria que o senhor aprofundasse um pouco mais esse dado.

O SR. CARLOS CAMACHO – Obrigado por sua colocação Deputado, ela me dá inclusive um gancho para eu poder avançar nessa questão e dizer por que o Aeroporto de Congonhas é um aeroporto (ininteligível), um aeroporto inseguro até certo ponto, porque esse acidente que aconteceu no dia 17 de julho de 2007 se tivesse acontecido o mesmo acidente, nas mesmas condições, com o mesmo modelo de avião, em Guarulhos, eu tenho absoluta certeza do que eu vou garantir ao Senhor, nós não teríamos perdido nenhuma única vida humana.

Particularmente não teríamos perdido vidas humanas no entorno do aeroporto, porque o avião caiu sobre um posto de gasolina ao lado de um prédio da própria empresa aérea proprietária do avião, e o dano às pessoas no solo também foi grande, foi menor, porque caiu exatamente em uma área contida se ele tivesse avançado mais 32 metros, ele teria derrubado um prédio inteiro, por volta de 18 andares, 16 andares, um prédio alto.

Este aeroporto, é um aeroporto que foi construído na década de 40, um aeroporto de foi escavado praticamente no topo de um morro, de uma colina e esse aeroporto ele era para atender a demanda de aeronaves menores, ao longo dos anos, a ganância dos nossos empresários do setor que na verdade são meros concessionários, foi cada vez aumentando mais e as aeronaves que ali operava, eu posso dizer com absoluta certeza fazendo um parêntese, se o senhor me der uma aeronave de pequeno porte para operar no Aeroporto de Congonhas, eu diria que é um aeroporto absolutamente seguro, ele se torna um aeroporto inseguro, a partir do momento em que nós colocamos ali aeronaves com peso altíssimo de 65 a 70 toneladas de peso, cuja a velocidade de aproximação é altíssima, nós temos uma velocidade que nós chamamos de velocidade de cruzamento de cabeceira que é aquela velocidade que passa a cabeceira da pista.

Este avião que tocou em 17 de julho de 2007 em Congonhas e não conseguiu parar, a velocidade média dele naquele momento ao cruzar a cabeceira era 244 quilômetros por hora.

Com 70, 67 ponto alguma coisa toneladas que era o que ele vinha, a massa a ser contida é muito grande, então, se nós tivermos, por exemplo, ali um problema de freio, um rompimento do sistema de freio que qualquer que seja ele, depois do ponto em que a aeronave poderá arremeter, tem um ponto onde até aquele momento onde a aeronave pode arremeter, e recusasse a prosseguir no pouso, o piloto recusa o pouso e volta a voar, isso é uma operação segura, absolutamente contida nos manuais, está prevista, perfeito.

Mas se ultrapassou esse ponto, a aeronave tem que ficar no chão, não dá mais para sair voando, e se tiver um rompimento de freio, nós teremos um problema sério, ou seja, uma pane simples ela pode levar a um evento catastrófico, uma falha também do sistema de antiderrapagem, que nós chamamos em inglês de anti-skid, que é o ABS do carro de cada um dos senhores, também pode levar a um evento catastrófico, e uma pane simples, a não abertura do spoiler, que são aquelas alertas que levantam sobre as asas, que forcem o avião a ficar no chão, que ele rompe, quebra a cadeia de sustentação da aeronave, então, todo o peso do avião vai para cima do trem de pouso também é um problema simples, mas que pode levar a um evento catastrófico. Deputado, são tantos os pontos simples que podem levar a um evento catastrófico que nós temos que repensar o aeroporto no que diz respeito a sua operacionalidade para os modelos de avião que logo operam.

A Portaria 188 que eu me referi, ela era conservadora porque ela limitava o tamanho dos aviões que ali iam operar até mesmo porque não seria aviões que poderiam fazer tiros longos que seriam a aeronave decolar de Congonhas e ir para Salvador direto. Quando nós pensamos em uma aeronave indo para Salvador, ela tem que ter um componente fundamental para que ela seja lucrativa, o número de passageiros embarcados, então não será uma aeronave pequena, será uma aeronave de médio ou grande porte, de 170 ou 180 passageiros é bom tamanho.

O volume de combustível que vai se colocar ali, entre oito até 14 toneladas de combustível, somando com o peso dos passageiros e mais o peso da aeronave, nós teremos uma aeronave decolando com altíssimo peso, porque ela vai fazer uma jornada longa de vôo,

então, tudo isso aí estava contemplado na Portaria 188 que não permitia esse tipo de operação, aeronaves de maior porte, documentos vai ficar para a Comissão.

Vem a ANAC em 2007 e substitui essa Portaria, por uma Resolução muito menos conservadora dizendo mais ou menos a grosso modo, usando uma linguagem bastante chula, “liberando a farra do boi”, em seguida, a ANAC vem, elabora uma consulta pública sobre a área de segurança da pista realizada pela própria agência, ok. Vem uma autoridade aeronáutica também do setor, uma entidade aeronáutica do setor e o Sindicato de Empresas, não é nem de trabalhadores, porque nossos trabalhadores são bastante conservadores, nós queríamos interditar o aeroporto para determinados tamanhos de aeronaves, não permitindo que tais aeronaves operassem e particularmente em dias de chuva, porque quando a gente afasta o fator chuva, a gente aumenta significativamente o fator segurança, tentamos isso, não tivemos sucesso.

Eu vou deixar também aqui a consulta pública e a resposta da consulta pública, aí, nós precisamos que acontecesse um acidente para que a ANAC elaborasse uma IAC sobre procedimentos e requisitos técnico-operacionais complementares para operação no Aeroporto de Congonhas depois do acidente. Se este documento estivesse válido, estivesse dentro de sua validade na ocasião do acidente, nós não teríamos tido acidente porque a aeronave que estivesse com o reverso inoperante não poderia operar em Congonhas, então, este avião que veio para pouso com o reverso inoperante e aí, em decorrência deste fato primordial, desdobramentos enormes significativos acabaram acontecendo e levaram ao acidente e a culpa foi do piloto, e eu vou lhes explicar se me perguntarem o porquê.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela ordem então, só para gente fazer uma pequena interrupção nessa parte que me parece de fundamental importância.

Então, existia uma Portaria em vigor do Departamento de Aviação Civil do comando da aeronáutica. Essa Portaria que estava em vigor que é de oito de março de 2005, portanto, anterior ao trágico acidente que provocou a morte de 199 passageiros dizia o seguinte, Aeroporto Internacional de Congonhas, objetivo primário, atender as ligações com o Aeroporto Santos Dumont, ponte aérea. Congonhas, ponte aérea objetivo primário, e secundariamente quando der ligações com Brasília, Confins de Curitiba e linhas regionais de curta duração executadas com aeronaves de maior oferta de assentos e atender a outras ligações regulares, mas aí a critério da autoridade aeronáutica e aí, o resto é taxi aéreo e vôo charter. Basicamente, eram estes os objetivos, portanto, apenas vôos curtos, Curitiba, Minas e ponte aérea.

Veio então essa nova Portaria que revogou a Resolução 55 de oito de outubro de 2008 da ANAC, já ouvimos aqui, depois nós vamos perguntar que é a substituição do Departamento de Aviação Civil, do DAC pela ANAC prejudicou e muito a atuação fiscalizatória das aeronaves, veio então, esta Portaria, e essa Portaria estabelece limitações que já existiam, proibições no item dois, condições gerais, mas não colocam mais objetivos primários e secundários, é isso?

O SR. CARLOS CAMACHO – Não coloca mais, simplesmente elimina.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quando se dizia, que a grande diferença, pelo que estou entendendo, vamos aproveitar a presença do Comandante e inclusive dos Deputados que estão presentes, é que a Portaria do Departamento de Aviação Civil dizia que Congonhas tem que ser destinado a ponte aérea e vôos curtos, para estar nos limítrofes e ainda assim, Paraná, Minas e Brasília como uma exceção, só, não existem mais esses objetivos primários, ou seja, quando a expressão, “liberou geral” é neste sentido, o aeroporto pode ser usado para qualquer, Natal, Fortaleza, Manaus, não há limitação.

Qual teria sido a razão motivadora? O senhor tem conhecimento? Para que a ANAC liberasse para o Aeroporto de Congonhas após essa limitação, ou seja, se havia uma limitação antes do acidente, após o acidente a ANAC torna-se mais leniente? Qual a razão que teria motivado isso?

O SR. CARLOS CAMACHO – Quando não se torna leniente ainda não havia o acidente que acontece a liberação em 2007.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – A Portaria Resolução é de oito de outubro de 2008, o acidente foi em julho de 2007, então, nós temos uma primeira Portaria mais limitadora em oito de março de 2005, o acidente ocorre em julho de 2007, e vem aqui em outubro de 2008 a ANAC e revoga esses objetivos de primários e prioritários, então, por que depois do acidente, ela tomar essa providência? Qual seria o motivo, pressão política? O que teria motivado isso? O senhor tem conhecimento de alguma objetividade?

O SR. CARLOS CAMACHO – Ela já estava operando fora da Portaria, a ANAC já havia liberado as aeronaves de grande porte para operarem fora dos princípios primários e secundários que estavam estabelecidos na 188, e ela simplesmente

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Na prática já vinha sendo descumprido?

O SR. CARLOS CAMACHO – Sim, então, em 2008, ela simplesmente documenta isso porque ela teria que responder publicamente e logo mais, um pouco depois ela simplesmente desqualifica o aeroporto da sua condição de aeroporto internacional porque ela poderia passar por uma auditoria da Organização de Aviação Civil Internacional porque basicamente o Aeroporto de Congonhas não cumpriu uma série de requisitos que estão na resposta que o próprio Sindicato Nacional das Empresas de Taxi Aéreo oferece como resposta à consulta pública da própria ANAC no que diz respeito à segurança da pista do Aeroporto de Congonhas.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor poderia apontar aqui para nós aonde estaria a proibição de pouso de aeronaves com o reverso pinado ou inoperante? Só para orientar a pergunta que nós vamos fazer, a proibição que foi feita. Eu vou perguntar em seguida, qual a razão da ANAC ter proibido que as aeronaves pousem em Congonhas com reverso pinado, quais são as consequências disso?

Ilustres Deputados, no item cinco, nós estamos falando sobre um Manual de Instrução de Aviação Civil, que é a sigla IAC 121-1013, procedimentos e requisitos técnico operacionais complementares para a operação do Aeroporto de Congonhas, primeiro de abril, não se percam pela data, de 2008. Item cinco, tópico 5.1 letra a, as empresas que já estão operando no Aeroporto de Congonhas deverão dar conhecimento aos tripulantes que, letra a, a operação é proibida quando, número um, houver inoperância de instrumentos ou equipamentos que comprometam a performance de frenagem da aeronave, tais como superfícies de comando, aí vem (ininteligível) freios, reversos, etc.

Então, está aqui, eu pergunto então ao Comandante Carlos Camacho, por que a ANAC nessa instrução de aviação civil decidiu proibir que as aeronaves pousassem em Congonhas com o reverso inoperante, quais foram as razões técnicas de segurança que orientaram a ANAC a fazer essa proibição?

O SR. CARLOS CAMACHO – Pois não. Na verdade houve uma controvérsia que os senhores devem se lembrar, que gerou inclusive, um embarço muito grande para a própria ANAC de uma Portaria que deveria estar em vigor, mas ainda não estava exatamente por conta de posturas protocolares da própria Agência.

A Desembargadora Cecília Marcondes havia recebido os documentos quanto à interdição do aeroporto para determinados modelos, tipos de operações e no meio daquela confusão documental veio também algo que levava a entender ou levava a Desembargadora entender que o aeroporto não seria operacional para aeronaves que estivessem operando com o reverso pinado, porém, este documento não tinha fé pública porque ele ainda não tinha passado por todos os trâmites da ANAC, aquela coisa toda.

Então, na verdade não tinha nada que proibisse, porém a ANAC ao perceber logo no dia seguinte do acidente, uma série de decisões foram tomadas e a primeira delas foi a aeronave com reverso pinado não opera mais em Congonhas.

O próprio Ministro da Defesa, Ministro Nelson Jobim, tomou esta decisão lá de Brasília, aeronaves não operarão com reverso pinado em São Paulo, muito bem, aí a ANAC, aí sim, desta feita, ela documenta em seguida dizendo, a partir de agora, a partir da promulgação desta IAC, desta Instrução de Aviação Civil, nenhuma aeronave poderá operar o que vinha sendo feito naturalmente.

Porém no momento da operação daquela aeronave que vinha de Porto Alegre que acabou se acidentando em São Paulo com reverso pinado, aí sim, nós que estamos participando de todos os movimentos do transporte aéreo no Brasil enquanto trabalhadores, enquanto uma Organização que representa trabalhadores e a sociedade como um todo, já que nosso Sindicato foi declarado Cidadão, nós também temos empenho e obrigações para com a sociedade como um todo, particularmente os usuários do transporte aéreo.

Nós vínhamos observando o que estava acontecendo no mundo, o que já vinha acontecendo no mundo com aeronaves de maior porte, que são aeronaves muitíssimo sofisticadas, aeronaves de altíssima tecnologia onde o erro humano é praticamente intolerado, mas não o erro de projetos ou erro de desenho como nós podemos assistir.

Nós vínhamos observando e é exatamente este o nosso papel, que nós tínhamos tido, acontecido ao longo do Planeta Terra, vários acidentes basicamente em 85 e 98, 2002, 2004 e 2006, este de 2006 com 120 vítimas em Kautsky, na Rússia, com sempre o mesmo problema, os computadores assumiam a pilotagem no avião e no final das contas o piloto ficava lá como mero passageiro.

O fabricante que deveria ter feito, se fosse um automóvel, o fabricante de automóvel, por exemplo, uma montadora Volkswagen por conta de uma peça lá que lesava o dedo de uma pessoa, eles promoveram um recall nacional, então todos os modelos Fox pararam para fazer este recall, uma aeronave de 120, 130 milhões de dólares não precisa fazer um recall, quando na verdade era mandatário ser feito, porque a partir dos acidentes acontecidos em outros países nestas datas, nestes anos que eu passei para os senhores e que este documento também vai ficar de posse da CPI, nós entendemos que o fabricante ao invés de simplesmente demandar um boletim de manutenção que não tinha o caráter de recall, que na aviação nós chamamos de mandatário, nós entendíamos que tinha que ser mandatário. Pois não, Deputado.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O seguinte, Comandante, o senhor está apresentando aqui à CPI, uma relação de acidentes que ocorreram no Paquistão, França, Rio de Janeiro, Estados Unidos, Filipinas, Estados Unidos, Taiwan, França, Gabão, Estados Unidos, Rússia e Congonhas – São Paulo.

Na relação, 12 acidentes de 83 a 2007, todos estes acidentes em decorrência da colocação inadequada do manete de potência, ou seja, ao invés de colocar na desaceleração inadvertidamente ele coloca na aceleração. Então, a relação entre estes acidentes aqui e a proibição de que aeronaves pousem com o reverso pinado é porque pode provocar uma tensão no piloto e concorrer para uma posição inadvertida?

O SR. CARLOS CAMACHO – Exatamente isso.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Isso que eu estava fazendo esta colocação, ou seja, primeira coisa, a aeronave está com o reverso inoperante, ela tem um problema que pode afetar na desaceleração, isso cria maior tensão no piloto e é passível de levá-lo a um erro, como o que ocorreu no acidente de julho/2007, posição equivocada do manete, porque pista curta, pista molhada, reverso inoperante, piloto ficou tenso, é nesta linha que o Comandante Carlos Camacho está colocando, desculpem a interrupção.

O SR. CARLOS CAMACHO – Brilhante a sua interrupção. Talvez daí os senhores consigam ver, não foram poucos os acidentes que aconteceram pelo mundo exatamente por conta da posição inadvertida dos manetes de potência.

O fabricante desenvolveu um programa, um software, que permitiria ao piloto ser avisado, aos pilotos da cabine de comando, ser avisados caso o manete ficasse fora da posição, entretanto, ao invés de determinar que isto, a instalação desse software, desse (ininteligível) desse dispositivo fosse colocado em todas as aeronaves que tivessem saído de fábrica sem esse dispositivo, deveria ter sido mandatário, mas não foi. Novamente o interesse financeiro, o interesse econômico prevaleceu e 350 aeronaves permaneceram voando pelo mundo com esse problema e muitas delas ainda estão voando com este problema.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Não acontece nada na aeronave quando o manete é colocado na posição equivocada, acende uma luzinha vermelha só, um som, um alarme em alguma coisa, isso não indica, não há nenhum dispositivo nesse sentido?

O SR. CARLOS CAMACHO – Das aeronaves que dependiam deste dispositivo, depois do acidente de Kautski de 2006, eles criaram este dispositivo e então todas as aeronaves saíram de fábrica já com dispositivo de alerta aos pilotos, é o denominado H2f3, é um software.

Mas as aeronaves que saíram antes de 2006 de fábrica, que foram fabricadas anteriormente, não tinham este dispositivo, mas eles podiam ser colocados, esse dispositivo poderia ser colocado e não foram colocados.

O SR. – Pela ordem. Comandante, só para entender direitinho, sou meio leigo, mas daria tempo também, mesmo tendo o dispositivo, ele coloca errado o manete, dá tempo de ele corrigir, daria tempo para salvar o avião da TAM ou não?

O SR. CARLOS CAMACHO – Daria tempo sim, se ele tivesse tido o aviso que a manete, porque o aviso é auditivo e é visual. Acende uma luz vermelha, tem uma mensagem no Ecan que é um computador e ao mesmo tempo ele recebe um aviso que a manete está fora de posição. Então uma voz

O SR. – daria para corrigir e não aconteceria nada.

O SR. CARLOS CAMACHO – Não aconteceria nada.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela ordem, Deputado Camilo Gava.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Os aviões hoje, que operam aqui em Congonhas, principalmente das grandes companhias aéreas, a TAM e a Gol, a maioria deles estão com este dispositivo ou o senhor não tem conhecimento disso? Estão ou não?

O SR. CARLOS CAMACHO – Todos.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Atualmente todos têm?

O SR. CARLOS CAMACHO – Todos.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Houve uma determinação do tribunal federal neste sentido, que atende este

O SR. CARLOS CAMACHO – Todos têm. E mesmo depois do acidente, logo de cara baixou-se uma Portaria não escrita que todos os aviões para parar em Congonhas, particularmente da série Airbus, porque os boeings, eles têm outro dispositivo. O procedimento do Boeing, nós denominamos de autothrottle, a throttle é o manete de potência, ela anda, ela passeia. Então, se o motor quiser acelerar, a sua mão percebe o manete querendo avançar, você segura ela, tem condição de segurar.

No Airbus não, as manetes são estáticas, quem trabalha é a potência no computador. Pois não Deputado.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Existe alguma razão técnica para que a ANAC tenha proibido o pouso de aeronaves com reverso inoperante ou foi uma medida política apenas para contentar, para dizer que estava sendo feita alguma coisa, ou seja, eu vou fazer uma Portaria aqui liberando Congonhas porque a demanda do Mercado assim exige e para não dizer que eu não fiz nada, eu vou proibir o pouso com reverso inoperante. Existe alguma justificativa técnica para que tivesse sido feita esta proibição ou não, porque na medida em que as aeronaves têm dispositivos que comunicam ao piloto que o manete está no posição equivocada e que ele tem condições de alertado, proceder a correção, não haveria este risco de se pousar com o reverso inoperante. Tem mesmo alguma motivação técnica?

Não sei, como consumidor, pelo menos eu me sinto como se fosse um brinquedo nas mãos. Uma hora nós vamos fazer isto aqui, vamos proibir o inoperante, ponto. As pessoas se sentem mais seguras porque tomei esta medida, queria saber primeiro se tem uma justificativa técnica ou se com o reverso inoperante ou operante acaba dando na mesma. Vamos dizer assim.

O SR. CARLOS CAMACHO – Eu não conseguiria falar como Deputado, mas o Deputado já está falando como piloto, rs.

O mais interessante dessa colocação do Deputado é o seguinte, o reverso, na aviação a gente trabalha com componentes de segurança, nós vamos sempre buscando pontos de segurança e eu acabei de dizer aqui em uma das minhas falas que tirar a chuva do Aeroporto de Congonhas é impossível, mas tornar o aeroporto inoperacional, não operacional em um momento de chuva é possível, isso nós podemos fazer. Isto, uma caneta pode resolver este problema.

Quando afastamos a chuva do Aeroporto de Congonhas, nós aumentamos o fator segurança, incrementamos o fator segurança significativamente, quando se opera com o reverso travado, pinado, nós reduzimos o fator segurança, porque se existe uma tendência de um determinado modelo de avião, de acelerar e o piloto não perceber de noite, sob chuva, pista escorregadia, com histórico psicológico problemático pela aproximação, o Comandante perguntando o tempo todo, sofrendo certa dor de cabeça, todos estes componentes vão se juntando e um acidente não acontece por um único motivo. É a somatória de todos estes motivos.

Então, quando a gente elimina, por exemplo, a possibilidade de operar sem reverso, a gente já ganhou um ponto significativo no que diz respeito ao fator segurança, há um incremento no fator segurança. Se nós não permitirmos que uma aeronave opere em Congonhas com um dos reversos pinados, que não opere em dias de chuva, que não opere com mais de 100 passageiros, com não opere com peso superior a 40 mil kg, por exemplo, que era mais ou menos o que a Portaria 188 remetia. Então, todos estes movimentos vão se somando para incrementar significativamente o fator segurança.

Então, é em busca disso que nós trabalhamos o tempo todo. O reverso, desdobramentos do reverso pinado, poderão acontecer porque no modelo de avião, Airbus, que o piloto não vê a manete se movimentando, ela não se movimenta tão estática quanto este copo com água, está tão parada quanto ele, então, desta posição para esta posição não tem mais nenhuma operação a fazer. Ela não tem movimento e você não percebe que uma manete ficou na posição, lá em cima no batente, como se estivesse decolando um avião e o piloto pode ter esquecido ou o piloto pode ter um problema de treinamento que é o que vai aparecer no relatório que eu terei o maior prazer em mandar para os senhores, o relatório de investigação do deste acidente o qual eu faço parte da Comissão.

Então, todos estes elementos levaram ao acidente. O baixo treinamento da empresa naquele momento, parte significativa do treinamento feito em notebook na minha casa acessando dados que eu não tinha como validar com um colega em uma sala de aula, com meu instrutor, com meu professor.

Simulador, as empresas sempre procurando economizar, ou seja, procurando sempre aumentar a margem de lucro, decrementando significativamente algo que é fundamental. Se os senhores me permitem, eu vou gastar 30 segundos para dizer uma coisa para os senhores, eu neste momento aqui estou vivo, conversando com os senhores e não morri em 2003 exatamente por conta de uma coisa chamada treinamento, porque eu teria morrido se não tivesse tido treinamento efetivo que eu tive na minha empresa, ao longo da minha vida profissional.

Eu, por um conjunto de decorrências em uma operação rápida em Salvador, esqueci de colocar o flap na posição de decolagem e um avião sem o flap na posição de decolagem ele não decola, ele cai e sai do chão, "Vôo da Galinha", que a gente chama, voa um pouquinho e cairia no mar, que eu estava decolando em uma pista em frente, que o deslocamento teria o Oceano Atlântico. Quando o alarme começou a tocar, que eu achei que eu tinha gerado aquela pane, eu gerei esta emergência que não existe, é uma emergência espúria em minha cabeça, eu já estava encaminhando a minha decisão para prosseguir a decolagem e depois que tivesse com o avião voando, puxar o circuito break ou fusível daquela campainha infernal que ficava tocando na cabine de configuração e aí um segundo, aí sim, o anjinho bom bateu no ombro e falou você teve treinamento e o teu treinamento diz, alarme de configuração é avião no chão, e foi quando eu reduzi o avião e observei que a manete tinha ficado fora da posição, o co piloto tinha esquecido de colocar a manete.

Nós mudamos o protocolo na empresa e a partir dali, quem mexia quem colocava a manete de flap na posição de decolagem era o Comandante, não mais uma atribuição derogada ao co piloto, passada ao co piloto, o Comandante passava.

O SR. – Para entender também, Comandante, então o check list neste momento, por exemplo, não existe um check list?

O SR. CARLOS CAMACHO – Passei batido pelo check list. Como nós temos um cursor que vai andando, nós temos o manche no Boeing, o manche toma a régua com o check list ali, quando naquele momento em que a torre, nós temos também aqueles que vão nos levando, nos encaminhando ao acidente por conta de solicitações de (ininteligível) quando o controlador solicitou que eu fizesse uma decolagem rápida, eu aceitei a decolagem rápida, o que era praxe aceitarmos. Pois não, Deputado, o senhor queria

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu queria fazer a seguinte colocação, a proibição de pouso com reverso pinado, tem como objetivo impedir que haja o pouso com nível de segurança reduzido. Existe alguma razão, é do seu conhecimento porque esta cautela já não tinha sido tomada desde a primeira instrução da ANAC, porque houve uma inobservância, porque se considerava seguro pousar com reverso pinado em Congonhas e passou a ser inseguro pousar? A seu ver teria ocorrido alguma falha de avaliação, alguma omissão da ANAC em verificar esse ponto?

O SR. CARLOS CAMACHO – Posso responder? A ANAC naquele momento ainda estava nas fraldas, vamos dizer desta forma, eles ainda não tinham experiência acumulada suficiente para poder compreender a aviação como um todo no que diz respeito à Alta Diretoria.

Naquele momento havia uma situação polêmica no que diz respeito ao Departamento de Aviação Civil com elementos emprestados para a ANAC, havia um conflito. Então nem tudo era colocado com muita clareza, havia um conflito político instalado e nós percebíamos este conflito político instalado e até hoje existe certo conflito político, aqueles que deixaram de existir enquanto Departamento de Aviação Civil não digeriram bem esta situação. A Agência não foi bem aceita no contexto do transporte aéreo naquele momento.

No que diz respeito a reverso, o reverso para certificação do avião ele é dispensado, ele não é importante, você não computa um reverso. O reverso é o plus do piloto, é um a mais porque o piloto leva para si. Se você operar um avião sem o reverso não muda nada, ele foi certificado para parar sem o reverso, para operar somente com os freios, tanto que os Folker 100 que a Ocean Air chama de outro nome, a ND800, alguma coisa, dá outro nome para este modelo de avião, mas é o mesmo avião, Folker 100, ele opera sem o reverso no Aeroporto de Congonhas.

Então não tem nenhum problema, estão certificados para operar sem reverso. Quem não está certificado para operar sem reverso é o Airbus, porque eles podem gerar um problema decorrente do reverso fora da posição, que seria a posição operacional. Porque ao esquecer a manete, deixar a manete fora da posição que ela deveria estar que é reverso, que depois eles corrigiram este boletim, o fabricante corrigiu este boletim obrigando os pilotos a colocar na posição reverso, porque lá no batente os dois independente de estar operando ou não o reversor, as manetes deveriam ser colocadas naquela posição.

Só que o piloto, ele tem aquela história de que fumar cachimbo entorta a boca, nós pilotos somos muito complicados, acreditem os senhores, nós somos terríveis. Nós temos as nossas manias operacionais que a gente entende que desta forma operacionalmente é melhor e a gente opera daquela forma. Operou uma, duas, quatro vezes e viu que é melhor, a gente adquire aquilo como um hábito e nem sempre hábitos bons.

Então, quando na análise do acidente aeronáutico, deste acidente aeronáutico em particular, a gente vai observar que muitos dos pilotos que ali operaram, preservaram o hábito anterior exatamente por conta de uma frase que veio neste boletim de manutenção que o fabricante enviou para todos os seus operadores dizendo para o despachante operacional de vôo, esta informação não era para o piloto. Era para o despachante operacional de vôo, considere o incremento de 55 a 80 metros mais de pista para efeito de cálculo, por quê? Porque quando comandar as duas manetes com motor operacionalmente em reverso bom e outro motor inoperacional, não operando no sistema de reverso, ao colocar as duas manetes os motores saem de uma posição de potência reduzida pobre para potência reduzida rica, ele dá uma pequena acelerada e essa pequena acelerada que o motor dá, ele se fazia necessário que houvesse um incremento de 55 a 80 metros de pista.

O aviador entende para si que, porque é que eu vou perder 80 m de pista se eu posso manter a meu favor? É só operar como era o padrão anterior, descumpra uma norma e leva o avião a um acidente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Comandante Camacho, eu ouvi uma frase aqui importante, mas que de certa forma me preocupou, a ANAC estava engatinhando e tinha muito pouca experiência logo que ela iniciou a sua atividade e nós estivemos aqui ouvindo também, Coronéis da Aeronáutica, que estiveram presente, um especializado em investigação de desastres aéreos outro em controle de tráfego aéreo, nós perguntamos isto também.

O fim do Departamento de Aviação Civil do DAC e a sua transformação em ANAC trouxe um prejuízo técnico em termos de fiscalização? A ANAC tem estrutura para fiscalizar efetivamente a segurança do tráfego aéreo, tomar as posições certas no momento correto? Como é que está isso, qual foi o prejuízo em termos de estrutura e conhecimento técnico de substituir um departamento mais próximo da Aeronáutica por uma Agência independente cuja composição passa por um contingente político, não necessariamente técnico?

O SR. CARLOS CAMACHO – A Agência é fundamental para um país do tamanho do Brasil, a desmilitarização do setor é fundamental. O Departamento de Aviação Civil vem de uma tradição militar, ele todinho era militar, era um braço do Ministério da Aeronáutica.

Eu entendo que os militares são muito importantes, mas para a aviação militar. Eles devem cuidar da aviação militar, a aviação civil tem que ser cuidadas por civis e até mesmo porque no próprio Departamento de Controle de Espaço Aéreo a gente assistiu aí por conta do apagão aéreo tudo o mais, depois que muitas coisas vieram à tona, outras não vieram à tona porque a cadeia militar e a hierarquia de estrutura e disciplina militar não permitem que muita coisa vaze. Tem que estar separado o Estado no que diz respeito à estrutura militar e estrutura civil.

Quando os militares saem do Departamento de Aviação Civil contra a sua vontade porque eles não desejavam a extinção do Departamento de Aviação Civil e vão para a ANAC, eles levaram as suas competências técnicas, mas não as sua vontade política. A vontade política eles deixaram para trás. Ou seja, não colaboraram. Isso era uma regra? Pode-se até dizer que sim, não colaboraram.

Se a ANAC poderia ter saído já como uma Agência de vanguarda, já com experiência, a vontade política daqueles homens que até então fizeram a política de transporte aéreo no Brasil, que era o Departamento de Aviação Civil, não foi o que aconteceu porque eles não levaram junto a vontade política da mudança, da alteração como um todo.

Isso foi muito ruim e tem sido até hoje e continua sendo principalmente no que diz respeito à investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos. A questão da prevenção, a prevenção não, a prevenção é de cada um de nós, é o que nós estamos fazendo aqui, trabalhando com prevenção, cada cidadão brasileiro tem a obrigação de trabalhar pela prevenção, até mesmo porque em dado momento poderemos ser usuários. Mas no que diz respeito à investigação, tínhamos que agregar militar investiga aviação militar, acidente militar ou ficaria aí agora no Alto Amazonas

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Houve um boicote então? Um certo boicote?

O SR. CARLOS CAMACHO – Sim, houve.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – A ANAC foi boicotada no seu início por uma má vontade dos componentes

O SR. CARLOS CAMACHO – Com absoluta certeza.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas e a estrutura da ANAC? Tem gente para fazer esta fiscalização, ela tem condições de fazer?

O SR. CARLOS CAMACHO – Esta pergunta se fosse feita há seis meses atrás eu diria não. Mas a ANAC vem correndo atrás de formar quadros com relativa competência, ela terá ganho de competência quando tiver mais experiência. Tem formado quadros de investigadores que a gente chama de Inspectores de Aviação Civil, os INSPAC's, têm agido sobre as empresas, mas o grande problema é que as empresas evidentemente, a maior parte das empresas trabalha certo, trabalham sério, mas eles dão exemplo, por exemplo, dizer aqui (ininteligível) é uma expressão que não diz nada para ninguém se não tiver um contexto.

Se tirar um tripulante, uma tripulação inteira fizer com que ela voe a madrugada toda, repouse durante o dia em um hotel e novamente outra madrugada, outro repouso de "perdida" que a gente chama no hotel e outra madrugada, pode esperar um incidente ou um acidente porque o ser humano não foi preparado para ficar com as madrugadas, as noites de sono e se nós chegássemos no hotel, tivemos uma suíte, um botãozinho onde nós desligássemos e caíssemos no sono profundo, perfeito, mas os hotéis nacionais não são preparados para receber tripulações. O tripulante em si é um elemento muito especial, ele precisa dormir na hora em que está todo mundo acordado e precisa estar acordado na hora em que está todo mundo dormindo.

Então chega ao hotel onde camareira está o tempo todo passando aspirador no corredor, barulho de bateção de porta, etc. e tal, ele não tem um sono continuado. Faça isso por três madrugadas e eu lhes aponto um acidente em andamento. Pode não acontecer, mas existe um acidente em andamento. Como aquele acidente meu em Salvador não aconteceu, ele foi até um ponto e foi interrompido exatamente por conta do treinamento. O sono tem um peso muito grande e as empresas tem abusado dessa questão da escala dos tripulantes.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Esse é um ponto, já passando para um segundo ponto que eu acho fundamental, as empresas não estão respeitando os intervalos da Legislação, de descanso da tripulação e dos pilotos?

O SR. CARLOS CAMACHO – A Legislação não prevê tudo, quando a regulamentação do aeronauta ela, em 1984, foi publicada, ela não trouxe tudo o que a gente imaginava, nós não imaginávamos que fôssemos voar aviões tão velozes, tão sofisticados, aquela coisa toda, escalas tão batidas. Nós voávamos aviões de menor porte, aviões de 650, 620 km/h, de repente estamos voando a mais 880, 960 km, subindo muito, voando muito alto. Com etapas seguidas, dois, três, quatro, cinco, seis operações por dia.

Então, o que acontece com a saúde do piloto, do aeronauta como um todo, do seu Comissário lá atrás também, não é uma mera garçonne, não, ela é pessoa treinada em segurança de vôo para promover segurança no momento de emergência. Evidentemente o tempo disponível é utilizado para atender passageiro.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Como é que nós podemos ter acesso a estas escalas de trabalho das Companhias Aéreas, dos pilotos? Uma sugestão (ininteligível), nós podemos enviar um Ofício para a Gol, para a TAM, para a Azul e pedir que elas nos mostrem, seria uma ideia para acompanhar ou isso pode vir maquiado?

O SR. CARLOS CAMACHO – Pode vir maquiado. O ideal seria que a ANAC fornecesse uma súmula, um resumo das investigações, das inspeções que ela faz. Por exemplo, se mandarmos hoje para uma empresa chamada Passaredo, me mande as escalas publicadas e realizadas, nós vamos encontrar escalas, pilotos e co-pilotos voando 110 horas quando o máximo permitido é 85.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Porque a ANAC já...

O SR. CARLOS CAMACHO – Já autouou.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então nós poderíamos solicitar um Ofício à ANAC para que encaminhasse os autos de infração das Companhias Aéreas no último ano ou deste ano com relação às cargas de horário...

O SR. CARLOS CAMACHO – Extrapolação da jornada de trabalho.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Extrapolação da jornada de trabalho, expressão, agora, deixa eu fazer então uma pergunta. Neste ano nós vamos conseguir apurar por este intermédio. Vamos fazer aqui um "Corinthians e Palmeiras", Boeing versus Airbus. O Airbus é um equipamento seguro, os pilotos estão treinados e preparados para operar um equipamento sofisticado como o Airbus?

Eu já ouvi, não sei quem me disse, que o Airbus foi feito para viagens inter espaciais e não para voar aqui no Planeta Terra e já fazendo uma passagem, não sei, eu acompanhei na época do Electra, fazia ponte aérea, ia para o Rio de Janeiro e voltava, nunca caiu um Electra. De repente, Folker já caiu, TAM vem pousando aqui, Airbus cai.

Eu queria então, que o senhor falasse da segurança do Airbus, não precisa nem falar muito da Boeing, porque ela a gente já conhece, mas se quiser fazer um comparativo fique a vontade, e esse acidente com o Airbus da Airfrance, claro que nós estamos em um terreno hipotético, mas eu sempre ouvi que turbulência não derruba avião.

Porque que turbulência não derruba avião? Porque por mais que ele esteja balançando, o piloto tem um radar ali em que ele olha se está vermelho, se está lilás, se está rosa, se ele deve ou não entrar. Não foi prevista esta turbulência? O radar da aeronave Airbus não captou? O pitot parou de funcionar, quer dizer, eu perguntei até para um Comandante, o Alex Frischman, Comandante Chefe da Airbus, quer dizer que a segurança de uma aeronave a 10 mil metros do solo depende de três tubinhos externos que podem se entupidos por gelo. Quería que o senhor fizesse uma análise geral.

O SR. CARLOS CAMACHO – Muito bom, o Boieng eu sou suspeito, eu entendo que ele é um avião que interage com o piloto, ele permite esta interação. Ele me avisa o que vai fazer, ele não é um avião que me trai, que me apunhala pelas costas. No que diz respeito ao Airbus, eu acho que é um avião que apunhala pelas costas porque, não sei se é do tempo dos senhores, Jornada nas Estrelas, Capitão Kirk, Dr. Spok, Nave Estelar Enterprise. Em um dos eventos a nave está voando, dobra quatro e de repente pára todos, cai todo mundo na sala de controle, aquela coisa toda e todos os computadores deixaram de operar.

Então a nave tinha por volta de 22 minutos para que se recuperasse o computador básico que era o escudo gravitacional. Se não recuperasse o escudo gravitacional ela iria cair no espaço sideral, nas profundezas do espaço sideral e nunca mais seria recuperada.

Chamaram uma pessoa muito especial, muito particular que era o Dr. Spok que era uma pessoa de outro planeta, que tinha um Q.I.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Um orelhudo inteligente.

O SR. CARLOS CAMACHO – Extremamente inteligente, exatamente. E aí sim, ele foi recuperando e recuperou primeiramente o computador gravitacional e em seguida o computador fez conexões que ninguém entendia que pudesse ser feita, mas a mente dele estava acima daquilo tudo. Nós, completando, não estamos muito acima disso tudo. Nosso

raciocínio, nossa integridade intelectual e mental não acompanhou o desenvolvimento que a Airbus pretendeu.

Então, muito das coisas que acontecem ali. Em um Airbus voando, é complicado, enquanto ser humano, compreender. É muito difícil o piloto perceber algo que ele não teve o input, não bateram na porta dele para dizer, “tem gente querendo entrar”, entendeu? Então, quando o Comandante Kleiber e o Comandante Stefanini, ah, tem um grande equívoco operacional aí, botar dois Comandantes juntos, Comandante Stefanini com pouquíssima experiência. Como eu assumi o compromisso de mandar o relatório para vocês, o senhores poderão ver, dois Comandantes juntos é um risco enorme, não ponha dois Comandantes voando juntos. As decisões não serão tomadas ou serão tomadas demais. Não se coloca dois Comandantes juntos nunca.

E a empresa colocou dois Comandantes e um deles que não tinha condições de ser co-piloto de atuar como Co-piloto. Está no relatório, eu não estou inventando nada, está no relatório que os senhores vão receber.

Pouco treinamento, treinamento, levar o disquete, o cd, o dvd para casa, não tem aquela interação que nós chamamos de “Homem Chip” que é o relacionamento que nós aprendemos um com o outro. Eu venho aqui já torcendo para o Deputado, falando como piloto, quer dizer, é interessante, é uma troca de conhecimento. Eu consigo passar alguma coisa, Comandante Alex Frishman também passou e no final das contas os Senhores Deputados presentes aqui entenderão muito bem o que significa um reverso, um speed break, um spoiler levantando sobre as asas, esse é o “Homem Chip” que nós precisamos no dia a dia e nós conseguimos isto nas nossas salas de estudo.

Quando nós vamos para as nossas casas, a gente consegue chegar até um ponto, mas eu não estou lidando com videogame, não estou lidando com flight Simulator, estou lidando com avião que vai voar 70, 80 toneladas, 240 toneladas como o caso do Airbus da Airfrance voando e se colocaram um avião como aquele em uma atitude não normal, uma atitude anormal, possivelmente não se recupera mais e é talvez o que tenha acontecido.

Três tubinhos, três tubos de pitot, podem levar a um acidente como disse o Deputado? Pode levar! Um pode levar! Nós temos vários eventos, no Peru durante a lavagem de um avião, de um Boeing 757, passaram (ininteligível) tampando todos os orifícios do avião porque eles iam lavar com aqueles jatos fortíssimos, aí esqueceram de tirar o (ininteligível), o avião decolou e foi uma tragédia, caiu e morreu um monte de gente. Outro 757 nas mesmas condições, o avião ficou parado uma semana em uma ilha do Caribe aguardando passageiros que era (ininteligível) uma micro abelha entrou no tubo de pitot, criou um ninhozinho lá dentro, “pápápápá”, interrompeu e os pilotos acabaram caindo e matando um monte de gente, aliás, naquele momento ali foram poucas pessoas, mas o avião também caiu.

Então, quando um tubo de pitot, um radar, nós temos dúvidas quanto ao radar daquele avião, tem reclamações de pilotos, eu interajo com a Organização Internacional de Pilotos, a IFALPA, nós temos informação de que os pilotos vinham reclamando do sistemas operacionais dos aviões, dos radares dos aviões.

Então se o radar não funcionou adequadamente e menos ainda adequadamente porque naquele momento, a Airfrance trabalha dentro de um protocolo de utilização de tripulação que uma parte significativa do voo vai estar dois co-pilotos na cabine de comando, não um comandante e um co-piloto.

Por ela reduzir custos, querer baixar seus custos e aumentar seus lucros retirou um Comandante da cabine e ficaram dois co-pilotos.

Dois co-pilotos são bastantes eficientes, mas como co-pilotos, na hora de tomar decisões, inclusive a decisão de retorno, de aumentar a distância e talvez outra alternativa, um co-piloto não tenha essa prerrogativa, não se sinta com essa prerrogativa de tomar esta decisão. Um comandante tomaria esta decisão. Vamos para a alternativa, não vamos para o destino, vamos ter que pousar no meio do caminho porque o nosso combustível não é suficiente para chegar, a decisão está tomada. Um co-piloto não tomaria.

E a Airbus continua operando os aviões no Brasil com dois co-pilotos, continua a ANAC não fez nada, quando ela já deveria ter dito para entrar no Brasil terá que operar com dois comandantes. Então, tem muita coisa que deve ser mudada e pode ser mudada e uma CPI pode contribuir bastante.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Esse avião da Airfrance, nós estamos evidentemente, como levantamos hipóteses, é porque neste caso nós não estamos querendo apurar nenhuma responsabilidade, nós estamos querendo produzir conhecimento, informar ao consumidor que riscos que ocorrem com base em acidentes que está sujeito no futuro também.

Nós estamos falando de uma Companhia que provavelmente decolou do rio de janeiro com combustível exato para fazer o trajeto Rio de Janeiro/Paris, portanto, sem sobra para fazer manobras diversionistas, portanto, estando o piloto dormindo naquela fase do voo e estando a aeronave comandada por dois co-pilotos, eles não têm como o senhor disse, essa autonomia para não tendo combustível para fazer o desvio, enfrentar aquela turbulência.

Então, esse é um ponto, a informação, eu não sei se o senhor tem conhecimento, de aviões que estavam na frente desse da Airfrance fizeram manobras, não entraram na turbulência. Procede isso?

O SR. CARLOS CAMACHO – Fizeram manobra, sim, desviaram.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Saíram da turbulência? Então existem duas possibilidades, se era a falta de combustível ou a falta de funcionamento do radar, procede ou não?

O SR. CARLOS CAMACHO – O combustível limitado é uma certeza, todos os aviões decolam com combustível limitado, eles vão com o combustível para efetuar aquele voo e ninguém pretende ir para a alternativa, uma eclípsse que você tem que fazer todo o recálculo de voo. Nós saímos sempre com o combustível na conta.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas porque umas fizeram manobras e este não fez?

O SR. CARLOS CAMACHO – Os que fizeram manobra, talvez tivessem um comandante e um co-piloto, o comandante tomou a decisão e depois ele vai analisar como é que vai chegar ao seu destino, se ele não conseguiu chegar ao seu destino com o combustível que no final das contas não foi suficiente, ele vai para a alternativa onde ele possa no meio do caminho pousar, abastecer e decolar de novo.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O radar do Airbus tem condições de antever a tempo, uma formação CB como aquela?

O SR. CARLOS CAMACHO – O radar tem. Você consegue perceber com até 300 milhas, mais de 500 km de distância as condições meteorológicas à sua frente. Só que o radar é um dispositivo muito importante dentro do avião ele requer uma operação muito sensível, ele trabalha com uma antena e que uma pequena variação da antena pode ser, elimina tudo aquilo que você tem em certa altitude de voo, se não estiver operando de uma forma correta o radar pouco serve, ele não tem grande utilidade, só vai te mostrar quando você estiver dentro da camada mesmo porque aí não importa o (ininteligível) o ângulo da antena.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Entendi, se não estiver operando de forma correta

O SR. CARLOS CAMACHO – Se não estiver operando de forma correta.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pelo piloto?

O SR. CARLOS CAMACHO – Pelo piloto. Então, um Comandante normalmente ele já operou muito mais vezes, no mínimo três vezes mais o seu radar do que o seu co-piloto. Dois co-pilotos na cabine, basta um pequeno grau de diferença e ele não terá a percepção do que tem na frente dele, não tendo a percepção o julgamento é no desviacion, não vai desviar. Prossegue e não sabe por que se o radar pega uma primeira camada na sua frente, mascara o que tem atrás dela, esconde, aí quando você terminou aquela camada que aparentemente não tinha nada, entra em uma camada que tem uma turbulência enorme, raio para tudo que é lado, movimentos ascensionais e discensionais violentíssimos e não podemos esquecer que o avião tem asas e que as asas têm movimento de deflexão.

Se ultrapassar aquele movimento de deflexão pode perder mais em voo e se você entra em uma região de altíssima quantidade de gelo, granizo, todos estamos achando que o pitot pode ter sido entupido, ele pode ter sido arrancado. Tem pedras de granizo em determinados níveis maior que este copo, é suficiente para arrancar da fuselagem do avião o tubo de pitot que está ali que são estes tubos, arrancá-los e não tem mais nada ali mesmo. Você não tem mais informação, os computadores vão dizer qual a velocidade que você tem para mim?

Hoje nós temos treinamento para voar sem velocidade, então você coloca o avião em uma situação chamada (ininteligível) velocidade não confiável vai voar por atitude e se outros elementos foram sendo retirados da informação que o piloto precisa ter para voar, o piloto voa basicamente com os seus sentidos e se alguma coisa não tem para ele observar se eu estou nesta posição ou nesta, de ponta cabeça ou de dorso

O SR. – Não tem quem aqui no solo brasileiro fiscalizasse se esta aeronave podia decolar? Então esta é a grande questão, então as pessoas vão fazer voo internacionais e entram nas aeronaves, quem pode dizer à população, ao consumidor, quem pode dizer se aquela aeronave está com todos os seus itens de segurança revisados? Ao que tudo indica este Airbus da Airfrance não estava.

O SR. CARLOS CAMACHO – Eu diria mais que é o fator humano, o fator humano que era o complicador ali porque se a decisão de seguir neste sentido, nesta rota ou desviar poderia ter feito a diferença, essa não decisão, o fato de não ter decidido pode ter levado ao acidente. Eu estou especulando.

O SR. – Agora, não tem como desviar no momento, o radar não viu, se deparou com o contato visual, com a formação, há algum tempo para fazer o desvio ou não há mais?

O SR. CARLOS CAMACHO – Se estiver dentro da formação não existe mais contato visual, vai ficar vendo aquela coisa branca passando o tempo todo como se fosse uma névoa, uma névoa e não terá mais condição de verificar visualmente o que tem pela frente. A gente vislumbra visualmente quando está distante, não tão próximo, você tem os raios, você tem condição de observar aquela

O SR. – Vai muito para cima e muito para baixo? Agora, uma curiosidade, quando está uma turbulência muito forte que pega a aeronave, daquela que o passageiro fica com medo, quem está observando externamente esta aeronave, quem está internamente está chacoalhando uma barbaridade e rezando, quem está do lado de fora, ou seja, se você pudesse ter outra aeronave filmando e mostrasse esta imagem, esta imagem externa mostra o que? Um deslocamento de muitos metros para cima e para baixo?

O SR. CARLOS CAMACHO – Exatamente.

O SR. – Vai muito para cima e muito para baixo?

O SR. CARLOS CAMACHO – Muito para cima e muito para baixo. Sob e desce.

O SR. – Não é apenas uma sensação de que está havendo isso, há um deslocamento real. Pode ser 50 metros, sei lá?

O SR. CARLOS CAMACHO – Ou mais. Mil metros até, tem aeronave que já caiu quatro mil metros.

O SR. – Em turbulência?

O SR. CARLOS CAMACHO – Em turbulência.

O SR. – E estas turbulências se a pessoa estiver com o cinto de segurança solto, desatado ela pode chocar a cabeça fortemente contra o teto da aeronave, são estes deslocamentos?

O SR. CARLOS CAMACHO – São estes deslocamentos. Quando a aeronave desce o passageiro sobe, quando a aeronave sobe o passageiro desce, fica neste ziguezague.

O SR. – Não sei se o Deputado Camilo Gava já pegou, eu peguei turbulências moderadas, aquelas que tremem bastante a aeronave, que nota-se uma tensão, chacoalham bastante. Esse deslocamento, que chacoalha, que você mesmo sem o cinto de segurança você está só chacoalhando, mas você não consegue, tem que interromper o serviço de bordo, esse é o deslocamento menor?

O SR. CARLOS CAMACHO – Menor.

O SR. – Dez, vinte metros?

O SR. CARLOS CAMACHO – Talvez nem isso. É pouca coisa mesmo, talvez ela tremule, mas ela não caia.

O SR. – O piloto quando pega uma turbulência, deslocamento de mil metros, quatro mil metros, ele pessoalmente tem a sensação de que a aeronave pode cair, ou não?

O SR. CARLOS CAMACHO – Não.

O SR. – Mesmo assim ele sabe, é uma sensação do passageiro que não está vendo, mas o piloto, por pior que seja a turbulência, se ele está no radar ele não tem a sensação de que vai ocorrer a queda?

O SR. CARLOS CAMACHO – A única coisa que pega para o piloto neste aí é qual é a minha altitude de voo, se estou muito próximo da terra, aí

O SR. – Se está a 10 mil metros no vôo, aí começa a cair a seis

O SR. CARLOS CAMACHO – Eu vou sempre acreditar que a aeronave vai ser recuperada

O SR. – O senhor já teve esta sensação?

O SR. CARLOS CAMACHO – Não.

O SR. – Alguma vez, de turbulência e pode cair a aeronave? Nunca teve

O SR. CARLOS CAMACHO – Nunca passou pela minha cabeça que a aeronave pudesse cair. Eu sempre tive certeza de que nós sairíamos daquilo, mas eu tenho conhecimento de colegas que tiveram absoluta certeza que não sairiam daquela turbulência, que sairiam mortos, que a aeronave desintegraria.

O SR. – Esta turbulência, pela sua experiência, formação CB do Airbus, pelo que aconteceu, provavelmente o deslocamento, foi deslocamento até o solo ou foi queda livre?

O SR. CARLOS CAMACHO – Na verdade, como nós não temos nenhuma informação, muito confortavelmente estou com grandes dificuldades de resolver esta questão das Caixas Pretas

Vozes sobrepostas

O SR. – Aqui diz que o, em uma sessão anterior, diz que o submarino sumiu, veio aqui, não achou a Caixa Preta e sumiu.

O SR. CARLOS CAMACHO – esta é uma grande dúvida, porque eles têm tecnologia para encontrar uma agulha em um palheiro, mas não consegue encontrar uma Caixa Preta tendo vindo uma aeronave americana de altíssima capacidade tecnológica, todas as Caixas Pretas estão mapeadas porque se eu não tenho nenhuma informação, este copo d'água não está me emitindo nenhuma informação, mas se ele estivesse emitindo um bip e eu tivesse um leitor desse bip, um equipamento que captasse este bip eu diria geograficamente em que coordenadas este copo está.

A Caixa Preta, todas elas, eram oito Caixas Pretas neste avião, todas elas estavam emitindo um bip, este avião americano que faz prospecção de eletrônica, traçou cada uma delas, a posição de cada uma delas, isso eu tenho absoluta certeza.

Eles encontram a marca de um fuzil AK 47 em pleno deserto da Jordânia e vai me dizer que não encontraram? Aí vem um submarino nuclear, que apesar de ter limitações, ele vai a um nível de profundidade maior do que o submarino convencional e depois um micro submarino, porque este não tem limitação, ele vai embora, acho que a seis, oito km de profundidade, francês, com toda tecnologia que tem e não encontrou nada? Eu coloco em dúvida isto.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Pela ordem, Presidente. Até fazendo uma, até participando desta discussão eu entendo que o mundo hoje vive em uma situação econômica complicada apesar de índices de Bolsa de Valores mostrarem que a Economia Mundial está se recuperando, nós entendemos que a Airbus e os seus agregados por ser uma Companhia e ramificações mundiais, as Companhias Aéreas, acho que entendo que não seria interessante descobrir o que aconteceu, tendo em vista que a descoberta que eles já sabem, não querem nos mostrar porque trazendo uma Caixa Preta isto se tornaria público, não seria capaz de enganar uma pessoa como o senhor Comandante Carlos Camacho.

Então, nós teríamos aí uma repercussão econômica de grande porte, e acho que o poder econômico, o poder dos acionistas os (ininteligíveis) ficariam um pouco mais alto, é lógico que eles sabem o que aconteceu, mas não querem divulgar tendo em vista que uma notícia deste porte poderá ter uma catástrofe econômica aí, em várias empresas enfim Então, acho que seria aí uma das explicações por conta de não se ter interesse em apurar um acidente deste porte. Eu digo isso porque quem pega um avião reza, faz aí, reza seu terço, peça para o santo devoto e você, enfim, (ininteligível) e só, eu gostaria de aproveitando dizer, o senhor como consumidor, o senhor tem preferência por empresa? Não vamos nem entrar neste ponto, não é Presidente? Para não dizer que nós estamos tendenciosos aqui nesta Comissão.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Por equipamento, vamos dizer assim.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Mas o senhor acha hoje, é seguro, como consumidor, como se o senhor fosse pegar sua família, seus filhos, seus netos, enfim, e colocar dentro de um avião, eu acho que essa é a pergunta que o povo do Estado de São Paulo, o povo brasileiro, quer saber. É seguro, não é, qual o risco, Congonhas como é que faz, será que eu não estou entrando em uma roubada? Vamos dizer assim, viajando aí pelas Companhias Aéreas Brasileiras, com a situação dos Aeroportos.

O senhor me desculpa estar falando isso, porque a gente é capaz até de esquecer de fazer esta pergunta para o senhor. O senhor, como consumidor.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Vamos fazer o seguinte, o senhor muito provavelmente retornará outras vezes aqui, eu acredito que nós temos que digerir, força de expressão, tanta informação que nos veio hoje e para essa pergunta que eu acho importantíssima, seria a pergunta de encerramento deste depoimento porque acho que ela, me permita o elogio, ela encerra com chave de ouro essa sua brilhante participação.

Quer dizer, a pergunta do Deputado Camilo Gava direta, objetiva, reta e transparente. O senhor tem medo de entrar em um avião nas companhias Aéreas aqui no Brasil, o senhor voa de avião como passageiro, tranquilo e aconselha a sua família a voar ou hoje o senhor tem medo de entrar em uma aeronave? É a pergunta do Deputado Camilo Gava.

O SR. CARLOS CAMACHO – É uma pergunta muito forte. Eu evidentemente escolho a empresa que vou voar, mas eu escolho em função de dados tabulados, eu vou ver se existem conflitos trabalhistas, eu estou no meio, tenho como levantar isso facilmente. Se as empresas estão respeitando a jornada de trabalho, de repouso dos seus tripulantes, dos seus trabalhadores de terra. Vou consultar os meus sindicatos irmãos e verificar se existe algum conflito.

Se existir conflitos trabalhistas fortes já elimino de cara esta empresa, porque ela não está respeitando o trabalhador, este trabalhador está voando de forma absurda, o que está trabalhando em terra está sendo explorado e por exemplo, nós temos uma empresa aérea que o mecânico não pode trabalhar mais que seis horas, então ele não trabalha mais que seis horas, se legalmente a ANAC for lá não pega. Porque ele vem, trabalha das seis ao meio dia, vai lá, uma expressão que é muito utilizada pelo trabalhador pica o seu cartão e vai embora para o avião de novo, vai trabalhar, trabalha mais seis horas e vai embora para casa.

Então ele fica das seis as seis, vai para a sua casa e vai enfrentar os problemas domésticos que todos nós temos de cuidar da família, dos cachorros, etc. e tal e no outro dia ele fará 12 horas de novo em uma profissão que exige o máximo de seis horas. E não é porque é uma conquista da classe trabalhadora, não, é porque exerce forte problema no que diz respeito à saúde do trabalhador.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então permita, primeiro ponto, analisar se a empresa tem conflitos trabalhistas ou não, se os servidores estão trabalhando desgastados ou não, é o primeiro ponto que ele observa, mas ele tem observação que nós não temos.

A TAM e a Gol, como é que está hoje a sua percepção objetiva, o senhor tem observação objetiva quanto a conflito trabalhistas dentro da TAM e dentro da Gol que são aqui, eu falo em 90% do tráfego aéreo brasileiro. TAM e Gol estão apresentando conflitos trabalhistas hoje, o senhor tem informação?

O SR. CARLOS CAMACHO – Hoje no Brasil, todas.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Todas, a TAM e a Gol?

O SR. CARLOS CAMACHO – Todas.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – E a Azul apresentam, vamos ficar em TAM e Gol.

O SR. – Então eu não vou entrar em nenhuma das duas.

O SR. – Então o senhor não vai entrar em nenhum avião, risos.

O SR. CARLOS CAMACHO – Eu não entraria em nenhum avião.

O SR. – Nem na TAM e nem na Gol? Hoje tem problema nas duas. Vamos inclusive firmar bem este Ofício à ANAC com relação aos conflitos até em respeito à Legislação que já está aqui. Esse é um ponto fundamental.

Segundo ponto. Qual o segundo ponto que o senhor observa para responder a pergunta importantíssima do Deputado Camilo Gava que encerra com chave de ouro? Segundo ponto, conflitos trabalhistas, todas têm, por aí já não entra em nenhuma. Qual o outro ponto que o senhor olha?

O SR. CARLOS CAMACHO – Ter um amigo na ANAC que vai lhe dizer os níveis de atuação que a ANAC, Agência Nacional de Aviação civil está praticando nas determinadas empresas. Então, quando atuada uma empresa, vai depender de qual atuação foi feita, a gente tem que tomar certo cuidado. A ANAC agora recente, ela, recente não, logo que a Solange Vieira, a Dra. Solange Vieira assumiu nós conseguimos algo inédito que ela nos recebesse e conversasse. E aí nós conseguimos que ela baixasse uma Resolução como essa que ela baixou impedindo que os pilotos ficassem fora da cabine cumprimentando passageiros.

Deputado é um prazer tê-lo a bordo, Deputado é um prazer tê-lo abordo, não é esta a função do Comandante. Eu não quero saber quem é o Comandante, eu não quero ver a cara dele, quero que ele esteja fazendo o trabalho dele, não é pouco, é muito. Ele tem que conhecer a história do seu vôo, o desenvolvimento do seu vôo, das condições meteorológicas, ele tem que conhecer e enquanto ele está cumprimentando o Deputado lá, é um prazer cumprimentá-los

O SR. – Mas a hora que descer, não é?

Vozes sobrepostas

O SR. CARLOS CAMACHO – Exatamente, e quando na descida o passageiro vai desembarcar, ele também não deveria ser cumprimentado pelo Comandante, porque ele já está preparando a próxima etapa.

Se for a última etapa aí eu não tenho nada contra.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então veja, para a população em geral, como nós não temos amigos dentro da ANAC, a CPI pode prestar esta função informando à população, talvez seja um dos pontos como o Comandante Camacho está dando à CPI com um dos pontos dos pilares de sustentação que aliás é o objetivo (ininteligível) ir até a ANAC e analisar quantas atuações, tem atuações de segurança, de equipamento, tudo isso?

O SR. CARLOS CAMACHO – Tudo isso.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Esse é o caminho seguro para saber se

O SR. CARLOS CAMACHO – Sim.

O SR. – Agora, eu fui fazer uma viagem com a minha esposa em julho, eu falei, eu vou de Airfrance, eu não vou de companhia nacional, não. E cai cinco dias antes de eu embarcar, vem a notícia da queda. Então é um problema mundial, não é só da

O SR. CARLOS CAMACHO – Não é só brasileiro

O SR. – É uma crise mundial da

O SR. CARLOS CAMACHO – Na África é pior, muito pior.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Rússia também não tem um histórico de

O SR. CARLOS CAMACHO – Mas a África é pior.

O SR. – Não sei se o senhor vai me permitir mais 30 segundos para formular uma pergunta

O SR. CARLOS CAMACHO – Por favor, Deputado, o senhor é quem manda

O SR. – Umas pessoas que vieram aqui, nos informaram, trouxeram algumas informações a produção, esse conhecimento que cada dia esta CPI torna-se mais interessante, não sei se o senhor está sentindo isto também, Presidente, mas algumas informações que até passaram despercebidas, o senhor como está do outro lado, o que representa os pilotos na categoria dos aeronautas, trouxeram algumas informações que algumas companhias brasileiras estão trazendo aviões que eram leasing de companhias africanas e asiáticas e estão operando aqui no Brasil, isto é correto (ininteligível).

De alguns aviões que foram leasing, já venceu o leasing, as companhias renovaram e estes aviões usados, vamos usar esta expressão, estão vindo para o Brasil e operam como se fossem novos aí, em uma campanha publicitária das Companhias Aéreas. Tem conhecimento disso?

O SR. CARLOS CAMACHO – Tenho conhecimento. Aí entra novamente a ANAC. A ANAC quando estes aviões entram, eles são analisados e passam por um conjunto de manutenções, vamos chamar desta forma, passam por uma série de manutenções e componentes que não são mais operacionais são substituídos. É muito difícil um avião ficar velho, ele

vai sendo renovado, como as células do nosso corpo, não é? A cada 10 anos têm um novo Deputado, tem um novo Camacho, tem uma nova pessoa atuando, são as nossas células neurais, não é? Mas todas as nossas células são reproduzidas o tempo todo.

O avião também, ele admite este tipo de coisa, você vai trocando componentes você vai modificando, então eu posso ter um avião que voa na África com manutenção precária, que até tenha tido problemas lá, ele veio para cá, coloca este avião em um Angar de manutenção e desmonta ele inteiro, remonta e o avião fica perfeito.

O SR. – É seguro, então? Estes aviões são seguros?

O SR. CARLOS CAMACHO – Agora, quem chancela essa segurança é a “tia” ANAC. Essa é a mais importante de todas. E neste ponto eu tenho que elogiar a ANAC, ela tem feito um trabalho rigoroso, tem feito um trabalho rigoroso no quesito manutenção. E quando a gente informa, hoje em dia eu tenho os canais competentes, então eu nem sempre vou por aquele protocolo, faça a sua denúncia, não, já mando direto para o Diretor da área, aquela coisa toda, de Diretor para Diretor, eu também sou Diretor de uma entidade sindical e eles têm me respondido e se não responde, semana que vem eu mando de novo e de novo e se em três vezes não respondeu, Ministério Público. Ministério Público consulte a ANAC porque ela não está me respondendo.

O Ministério Público tem nos ajudado muito.

O SR. – Os aviões são seguros então, Comandante Carlos? Os aviões, tirando o componente humano que tem que estar naqueles conflitos trabalhistas, na questão da estafa da tripulação, os aviões que voam aqui no Brasil são seguros?

O SR. CARLOS CAMACHO – De modo geral sim. Agora o fator humano eu já começo a me preocupar. Fator humano, honestamente, eu tenho que ser sincero com o Sr. Deputado, Presidente, com os demais. Começo a me preocupar.

Está havendo por parte da empresas um descalabro no que diz respeito à jornada de trabalho, que evidentemente elas mascaram muito bem isso. Se você pegar a escala, agora, quando eles inventaram esse tal de (ininteligível) que é o repouso de diurno, não existe a menor possibilidade de repousar durante o dia.

O SR. – Mas esta não é uma questão, Presidente, há por parte das empresas assim, um programa de detecção de uso de drogas por parte de pilotos, de comandantes alcoolizados, há alguma coisa que faça essa rede de proteção aí dos trabalhadores, assim

O SR. CARLOS CAMACHO – A Gol tem um trabalho muito bem feito, é o sistema de fator humano, um protocolo de fator humano onde ela acompanha. Como ela não conseguiu ainda integrar o seu grupo dentro de uma mentalidade cooperativa, o grupo de trabalhadores, ela ainda não tem o sucesso que merece ter.

A TAM está querendo desenvolver, ainda está incipiente nesta questão, ainda não foi fundo. Empresas menores funcionam muito no compadrismo, eu conheço o senhor, o senhor me conhece então a coisa funciona desta forma e dá para saber quem está bebendo um pouco mais.

O SR. – Presidente, eu fiz esta pergunta por que existe, eu vi notícias que as companhias aéreas americanas elas fazem um teste surpresa, o piloto é convidado para fazer um exame de sangue para detectar se ele não está usando, imagine um piloto usuário de cocaína, de alguma droga poderosa, há então, uma preocupação por parte de algumas empresas americanas com relação a isso, principalmente seria interessante, não é? Se existe a população fica sabendo com relação a este tipo de prevenção.

O SR. CARLOS CAMACHO – A nossa pior droga não é a cocaína, é o álcool. É terrível, o tripulante ele não deverá ingerir álcool em quantidade razoáveis, oito horas antes do seu voo. Eu sou contra, eu acho que tem que ser 24 horas antes do voo. Eu acho que tem que ser muito mais do que isso e tinha que ser assim, tolerância zero mesmo, se pegou, sabe, é Justiça, põe na cadeia, tem que ser absolutamente duro com o piloto. Ele tem o direito de ser tratado se ele, olha, estou em uma situação, eu estou me declarando alcoólico ou alcoólatra como era no passado e eu quero passar por um tratamento.

Só que os temores que estão se desenvolvendo na aviação hoje, eu poderia em uma próxima vez discorrer um bocado sobre isso, são tantos os medos, os temores de perder o emprego, de perde-se aquilo que levou tantos anos para conseguir, um co piloto investe 65, 70 mil dólares em sua formação então ele não vai denunciar o Comandante se o vir bebendo mais do que deve, porque tem muita questão que diz respeito ao fator humano aí que tem que ser levado em consideração.

Nós tivemos um caso em particular, se me permitem, eu prometo que não me alongo mais, de um piloto que deu todos os sinais que ele ia se suicidar, todos. Avisou o co piloto, a vida está um inferno para mim, minha esposa me largou e levou a filha junto, perdeu o sentido, “pápá”, chegou ao hotel ele cortou a jugular.

Perfeito, ele fez algo contra si e se fosse alguém que tivesse muito mais insano do que a tentar contra a sua própria vida e levar todos os demais que estão consigo como até hoje temos suspeita daquele acidente de Fortaleza, do avião da VASP?

O SR. – Em 82.

O SR. CARLOS CAMACHO – Em 82, exatamente. Nós até hoje achamos que houve um suicídio ali, que o piloto se matou. A vida dele estava tão enrolada, tão embaralhada que quando o co piloto avisou temos uma (ininteligível), ele “hã hã” e continuou descendo. Todos nós sabemos que avião descer sem ver o que tem embaixo não é bom. Tem que saber o que tem embaixo de você, não desça sem conhecer antes. Ele era um piloto antigo, experiente, comandante da velha guarda, ele sinalizou, deu todos os sinais de que, um piloto japonês também fez a mesma coisa, enfiou o avião em um prédio. Pilotos militares vários se mataram.

O SR. – Aquele no Egito, da Airbus também? Foi aquilo também? A Caixa Preta pegou luta dentro da cabine.

O SR. CARLOS CAMACHO – Exatamente, a Egypt Air. Então, esta tua pergunta foi feita porque hoje eu, a grande preocupação não é com a manutenção dos aviões é com a manutenção do ser humano.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito bem, então nós agradecemos muito as valiosíssimas contribuições e eu vou me permitir convidar o senhor ainda mais uma oportunidade para continuar os esclarecimentos. Mas este mapeamento em direção à ANAC foi fundamental eu vou até inclusive, fazer um contato telefônico para marcar uma visita nossa lá, acho que é importante na sede em Brasília, não é? Onde fica a Dra. Solange.

Muito obrigado, está encerrado os trabalhos e agradecemos a presença do Deputado Camilo Gava.

ANEXO 9

12 de novembro de 2009 — Oitiva da Dra. CAROLINA BRAMBILA BEGA, Defensora Pública do Estado de São Paulo
(transcrição realizada pela empresa BK – Consultoria e Serviços Ltda.)

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito bem, estando aberta a nossa reunião do dia 12/11/2009, com a ausência da Dra. Sandra Assali, Presidente da Associação Brasileira de Parentes e Amigos das Vítimas de Acidentes Aéreos, nós vamos ouvir a Dra. Carolina Brambila Bega, Defensora Pública do Estado, cuja honrosa presença nos foi solicitada pelo eminente Deputado Rodolfo Costa e Silva e o objetivo deste depoimento é informar, o estágio das indenizações dos casos de acidente aéreo nos quais a Defensoria Pública tomou parte.

Registramos aqui a presença do Dr. Vitor, é uma honra muito grande tê-lo aqui, esta Casa gostaria de transmitir os mais efusivos cumprimentos à Dra. Cristina Guelfi Gonçalves, Defensora Pública Geral.

Eu já passo a palavra ao Deputado Rodolfo Costa e Silva, para que faça a manifestação que entender cabível e as perguntas que desejar.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Senhor Presidente, eu acho que devemos pedir à Dra. Para fazer uma exposição dos fatos para conhecermos e a partir desta exposição, nós poderíamos nos colocar, eu acho que é melhor. Obrigado pela presença.

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – Bom dia! Gostaria de cumprimentar ao Dr. Capez, Dr. Rodolfo, agradeço o convite. Cumprimento também os demais Deputados e demais presentes.

Eu trouxe o balanço das atividades da Câmara de Indenização e vou disponibilizar depois para vocês.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Vai ser distribuída aos Deputados.

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – Este documento contém basicamente todo o processo de trabalho que foi desenvolvido pela Defensoria Pública em conjunto com o Ministério Público do Estado de São Paulo, com a Fundação PROCON e com a Assessoria do Ministério da Justiça do Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor.

Por ocasião do acidente do dia 17/07/2007 que vitimou 199 pessoas, houve uma comoção muito grande e as famílias das vítimas estavam muito fragilizadas naquela ocasião, então a Defensoria Pública foi convidada juntamente com o Ministério Público a ir pelo Governo, pela Secretaria de Justiça porque tínhamos já participado recentemente da questão do desabamento da Linha Amarela do Metrô e tivemos uma participação muito relevante no desabamento da Linha Amarela do Metrô no sentido de apoiar aquelas famílias que perderam as suas casas, as famílias das vítimas, então houve este convite para que nós fôssemos ao hotel em que os parentes das vítimas estavam hospedados para prestar alguns esclarecimentos jurídicos, um apoio.

Quando ali chegamos, eu estive neste hotel em que os familiares das vítimas estavam hospedados creio que dois ou três dias após o acidente e estas famílias estavam muito preocupadas e desamparadas mesmo com questões, e elas se preocupavam muito com algumas questões muito anteriores porque, confesso que quando eu fui a este hotel, eu fui me indagando no que poderíamos contribuir naquele momento e senti que nossa presença ali foi extremamente importante no sentido de esclarecer àquelas famílias, trâmites como o modo que se daria a identificação dos corpos, o que aconteceria se estes corpos não fossem identificados, porque naquele momento ainda havia este problema de identificação dos corpos, questão de traslado dos corpos das pessoas de Porto Alegre, por exemplo, que havia uma grande quantidade de vítimas que a família estava em Porto Alegre e gostaria de enterrar estas pessoas lá. Como eles poderiam fazer em questão de movimentação de patrimônio, de dinheiro, muitas famílias dependiam exclusivamente da vítima que faleceu naquela ocasião.

Então a gente conseguiu naquele momento prestar um apoio neste sentido realmente preliminar e começamos a perceber que aquelas famílias estavam precisando de alguns apoios realmente, que nós chamamos de um dever de assistência da empresa, no final ficou consolidado como dever de assistência no sentido de fornecer médicos porque aquelas pessoas precisavam de medicação, de apoio psicológico, psiquiátrico.

Então, fizemos a Defensoria Pública e o Ministério Público, um comunicado conjunto contendo estas questões preliminares, esclarecimentos sobre justamente questões de inventário, de funeral, de cremação, então estas questões preliminares houve um comunicado conjunto da Defensoria Pública com o Ministério Público e passamos a conversar com a TAM sobre estas outras questões que nos pareceram essenciais de famílias que diziam estar precisando de um apoio, de ser medicados. Então a gente passou a conversar com a TAM no sentido de que ela pudesse fornecer aos familiares este tipo de assistência.

Durante este trajeto se uniu a nós a Fundação PROCON e a Secretaria de Justiça intermediou muito estas negociações, estivemos sempre tratando várias vezes com a TAM na Secretaria de Justiça, com o Secretário e estas negociações culminaram em um Termo que nós chamamos de Termo de Compromisso de Obrigações Preliminares.

Este Termo de Compromisso de Obrigações Preliminares previa justamente isso, a TAM se comprometia a fornecer a estes familiares assistência médica, psicológica por um período de tempo determinado de 24 meses prorrogáveis se houvesse necessidade, ela se comprometeu a custear as passagens, hospedagem dos familiares enquanto precisassem ficar aqui em São Paulo, fora de suas casas e também para reuniões. Então a TAM se comprometeu a custear esta hospedagem, alimentação para estas famílias, a TAM se comprometeu a arcar com as despesas de funeral.

Então foram todas as negociações que vieram de demandas das famílias que no momento ainda não estavam organizadas devidamente. Depois vieram a fundar uma Associação dos Familiares das Vítimas do Acidente da TAM, a FAVITAM, mas naquele momento esta Associação ainda não estava formada porque as famílias estavam muito fragilizadas e nós percebemos que o momento ali era realmente de tratar de questões de assistência mesmo.

Ainda não havia nenhum interesse daquelas famílias de tratar de indenizações e nós não nos sentimos confortáveis em falar nisso também, porque aquelas famílias não estavam naquele momento buscando isso.

Isto foi uma questão que realmente veio depois, foi uma demanda que surgiu quando já havia um mínimo respaldo, aquelas pessoas já haviam sido identificadas, já havia um pouco, acho que conformismo nunca vai existir, mas já havia passado um tempo necessário para que aquelas pessoas pudessem começar a pensar que deveria haver uma retribuição por aquela fatalidade que a TAM havia cometido aquelas famílias.

Então, em 24/04/2008 a gente conseguiu inaugurar uma Câmara de Indenização e o que aconteceu? Após estas negociações com relação ao dever de assistência às famílias, começou a haver uma grande discrepância entre os primeiros acordos que a TAM começou a fazer.

A gente sabia de acordos e coisas de bocas também que nem se sabe se realmente se concretizaram, mas que pessoas receberam muito pouco, outras pessoas receberam muito, então começou a haver uma grande polêmica sobre quanto era certo, os familiares nos per-

guntavam muito isso. Mas quanto é devido por uma pessoa de 14 anos que faleceu? Quanto é devido por um jovem ou quanto é devido por um idoso?

Então nós nos debruçamos sobre estas questões, formamos então este grupo do MP/Defensoria/PROCON e o Ministério da Justiça através do Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor para estudar a jurisprudência brasileira, jurisprudência mais favorável, ver os parâmetros que eram aplicados no STJ para este tipo de indenização e na doutrina em geral fizemos um grande estudo e passamos a negociar com a TAM, parâmetros objetivos.

Estes parâmetros visavam o que? Respalda estas famílias para que elas tivessem realmente uma noção de valores, parâmetros favoráveis, baseados na melhor jurisprudência nacional e prevemos até que idade as pessoas, por exemplo, parâmetros para danos materiais, ou seja, pensão, uma pessoa que trabalhava, era arrimo de família, quanto que isso será pago, atitude de indenização pela perda daquela pessoa, não de danos morais, mas de danos materiais do que aquela pessoa recebia de salário para manter a família.

Então fizemos este tipo de parâmetro até que idade que esta pessoa sobreviveria, então, uma média de idades. Então fizemos tudo isso e com relação a dano moral também. Um parâmetro para cada tipo de familiar se fosse um pai que faleceu, ou uma filha, um irmão, então fizemos os parâmetros relativos a isso. Parâmetros genéricos que eram parâmetros mínimos que deveriam ser observados pela TAM.

E conseguimos chegar a um bom consenso com a empresa e criamos para que este parâmetro pudesse ser aplicado, um mecanismo porque não teríamos como participar de todas as negociações, com todas as famílias.

O SR. CAMILO GAVA – PV - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputado Camilo Gava.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Bom dia Dra. Carolina, é com muita satisfação que nós recebemos a senhora aqui nesta Comissão. A questão do dano moral foi individualizado por pessoa ou foram 300 salários mínimos, qual foi o valor e como se conseguiu individualizar o dano moral uma vez que o evento foi a morte? Gostaria que a senhora explicasse um pouco mais isso aí.

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – Ok. Nós dividimos a questão do dano em duas modalidades. Dano material que é justamente a questão da pensão vitalícia que seria você diz, a pessoa era arrimo de família e recebia um salário “x” que aquela família deixa de auferir. Então isso é subjetivo, aquela pessoa viveria até certa idade, então subtrai-se uma parcela que ela utilizaria para si e o resto é indenizado àquela família que era dependente econômica dela.

Com relação ao dano moral, o que nós fizemos foi estabelecer alguns critérios que achamos razoáveis pela jurisprudência de valores que são utilizados para indenizações pelo STJ nos parâmetros mais elevados que nós encontramos na jurisprudência brasileira e colocamos assim, com relação ao parentesco que a pessoa tinha.

Então se ela fosse, por exemplo, a pessoa perdeu um ascendente, um pai ou uma mãe, então isso traz um dano que se reflete em um valor mínimo de tantos salários mínimos.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Quanto?

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – Os parâmetros da Câmara eles foram sigilosos, são parâmetros que houve um acordo até para resguardar as famílias, esses parâmetros não foram divulgados, eles foram de uso interno das famílias e foram parâmetros mesmo, não necessariamente em todos os casos foram utilizados aqueles parâmetros, alguns casos houve uma majoração, por exemplo, as pessoas que não foram identificadas.

Claro que pessoas não identificadas, que os corpos as famílias não puderam enterrar, essas vítimas deveriam receber uma indenização por dano moral mais elevada. Eram realmente indicativos mínimos de quanto a empresa deveria pagar por indenização para que justamente esta negociação porque as famílias não estavam em condições de negociar com a empresa naquela situação de fragilidade que elas estavam.

Então esses parâmetros foram combinados com a empresa, nós formamos essa Câmara para que? Para que a gente pudesse ter um controle dos acordos que estavam sendo feitos, mas não precisássemos intervir especificamente em cada caso.

O SR. CAMILO GAVA – PV – Ok, eu já consegui compreender o que a senhora quis dizer, mas na questão dos acordos, por exemplo, o percentual, por exemplo, a pessoa entra na Justiça, então, o dano material, o dano moral você apura mais ou menos um valor de 300 mil reais, um número aleatório. Esses acordos ficam próximo a isso, 70% disso, 60%, como é que foi essa

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – Então, os acordos a nosso ver foram feitos nas melhores jurisprudências que nós temos no Brasil. Então, os acordos foram feitos nos moldes mais elevados que nós temos disponíveis hoje nos Tribunais. Nós pegamos as melhores decisões do STJ para colocar esses parâmetros, então a gente entende, foram feitos em grau bastante satisfatório.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - Vocês tiveram sucesso neste acordo? A TAM topou?

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – Sim, os parâmetros foram fixados em conversas com a TAM, como estávamos realmente a Defensoria, o MP, o PROCON, o Ministério da Justiça, foi uma negociação difícil lógico, mas a empresa tinha uma responsabilidade social e ela tinha também uma preocupação com a imagem e resolver aquela questão, em não causar mais danos, prejuízos à própria empresa, então, tinha a questão da solidariedade, tinha a questão da imagem comercial, então tivemos sim, bastante êxito nestas negociações dos parâmetros.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - A nossa CPI é muito sobre esta questão da ótica do consumidor. Nós temos visto nas várias facetas que veio na questão do transporte aéreo, um desequilíbrio gigantesco entre o poder das companhias e o poder do consumidor que vai desde a indenização que você está contando agora até comprar uma coxinha na lanchonete. É impressionante o abuso contra o consumidor nos aeroportos e principalmente porque, parece que ninguém é responsável pelos problemas.

Lá, não sei o que, a ANAC, a INFRAERO é lá em Brasília, não sei quem, a Prefeitura e aí ninguém, então, o que é importante nesta questão do acidente aéreo e nos acidentes que envolvem muitas pessoas. Quer dizer, os direitos que nascem daí desde os primeiros socorros às famílias, (ininteligível) não têm nada regulamentado, é tudo processo de negociação.

Outro dia eu vi pela Airfrance as pessoas reclamando de coisas básicas, por exemplo, direito de informação que a Airfrance não dava, no caso da Airfrance que eu me lembro. As pessoas reclamando pela televisão que não tinham direito à informação. O mesmo direito que ela não dá quando atrasa o avião. Se você procurar um funcionário, não tem.

Então, isso tem muita desregulamentação nisso, a Dra. mesmo trouxe aqui a jurisprudência. Quando fala em jurisprudência é porque não tem regra, fomo pegar a melhor jurisprudência. Então você pega um lado fragilizado, naquele momento a companhia também

está, que ela se fortalece conforme vai se afastando do processo, nos primeiros dias ela está muito fragilizada também, praticamente as famílias estão destruídas.

Então, eu acho que é importante a gente pontuar o que é mais importante de propor enquanto alguma regra que discipline estes casos das pessoas que são, acho que não precisa nem ser só transporte aéreo, mas focado no transporte aéreo porque é muito parecido com os outros casos, coisas que vocês sentiram, ela poderia ter uma Legislação definindo a obrigação. Porque uma coisa é você negociar, você pode pegar uma companhia que seja duríssima, por exemplo, uma companhia que não tem sede aqui.

A TAM é muito mais frágil, se você tem um problema com uma companhia que não tem sede no Brasil, tem sede nos Estados Unidos, se não tem uma regra, a negociação dela com a Defensoria será muito mais difícil, porque eles sofrem menos pressões que sofre uma TAM que é uma empresa aqui de São Paulo, então, negociar com a TAM talvez seja mais fácil, mas o acidente não é obrigado a ser com a TAM aqui no aeroporto, pode acontecer no aeroporto com a American Airlines, aí é outra conversa se não tem regra. Eu vejo que tem alguma bagagem, você perde a bagagem, alguma regra tem, mas eu queria que você falasse um pouco a sensação de você, porque tudo isso me parece muito frágil.

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – Não tenho dúvidas que neste caso a intervenção do Poder Público foi essencial. A negociação das famílias vítimas eu acho que não só no caso de acidentes aéreos, mas em acidentes de consumo em geral as pessoas estão muito fragilizadas, não tem condições de negociar com uma empresa por mais fragilizada que empresa esteja. Porque a empresa quer mostrar que está quando quer mostrar que ela está tentando resolver, mas não efetivamente talvez fazê-lo da maneira que as pessoas precisam, então eu creio que nesta questão da TAM o que foi realmente mais importante para a gente conseguir naquele primeiro momento levar este dever de assistência é que foi o que faltou a meu ver na questão da Airfrance.

Neste Termo de Compromisso que nós firmamos antes da instalação de Câmara, de falarmos em indenização, ninguém estava nem pensando em indenização, as famílias, o que elas precisavam e nós conseguimos garantir foi de alguns adiantamentos de valores, por exemplo, o seguro obrigatório dos acidentes aéreos, como o DPVAT aprova para acidentes automotores, existe um seguro para acidentes aéreos que se chama RETA.

Nós conseguimos que a TAM adiantasse esse valor para as famílias, fizesse alguns valores pequenos de adiantamento em alguma quantia para que aquelas famílias pudessem sobreviver e pudessem negociar porque são famílias que não tinham como movimentar dinheiro, não tinham como se manter. Tem casos de pessoas que eram empresários autônomos e que simplesmente abandonaram seus trabalhos, ficaram sem ter nenhuma receita. Então quer dizer, o importante foi dar condições àquelas famílias para que elas pudessem negociar.

Então, a meu ver realmente o mais importante em toda esta negociação da TAM foi esta primeira fase dos deveres de assistência preliminar, que nós chamamos. Fizemos um Termo de Compromisso com a TAM que não chama TAC, mas foi praticamente um TAC em que a gente previa justamente estas coisas de dever de informação. A gente fez com que a empresa assumisse o dever de manter um 0800 24 horas para atender às famílias, um prazo para responder requerimentos protocolados na empresa, então isso foi coisas que realmente permitiram às famílias superarem essa primeira fase para poder pensar nas indenizações.

Eu penso que o que deveria ser regulamentado, Deputado, é justamente este dever preliminar de assistência, acho que isto falta no Código de Defesa do Consumidor e isso é o que as pessoas precisam no momento da maior fragilidade.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - E tem esse relatório para disponibilizar para a gente?

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – Tenho sim, eu tenho o Termo

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - Isto é muito útil.

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – Tenho todos os Termos, tenho tanto a Câmara depois que nós fizemos, ela tem um Regulamento Interno, nós fizemos, a TAM fez um site também com todos os documentos que foram feitos, o Termo assinado foi colocado em site, nós mandamos por, a TAM encaminhou por Correio a todos os familiares, então, a gente fez questão de que as famílias tivessem informação, tivessem assistência médica, tivessem condições de ter um adiantamento mínimo, por exemplo, do seguro neste caso, diversas questões, olha

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - Apoio psicológico?

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – A TAM, tudo, questões relativas à informação.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - Acho que até auxílio funeral

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – Isso, exatamente, identificação e registro de óbito, inumação que é o enterro, referentes ao transporte, alimentação e acomodação dos familiares nas reuniões e nos hotéis, referentes à assistência médica, psicológica e psiquiátrica e outras obrigações que foram referentes ao adiantamento do seguro e um adiantamento de valores.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - Agora saindo da questão mais preliminar

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – Neste Termo é importante dizer, Deputado, que nós fixamos inclusive, uma multa que poderia ser aplicada em caso de descumprimento deste Termo que iria para o Fundo de Reparação, então, na verdade ele não teve um nome de TAC, mas ele tinha inclusive formas de coibir a empresa a cumprir o

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - Agora (ininteligível) tudo bem, esse material será muito importante para nós, a questão da indenização, a gente sabe que esta coisa de indenização no Brasil é também alguma coisa muito lenta, quer dizer, tem alguma tramitação especial, foi feito algum acordo para acelerar o processo em termos do que foi definido nos acordos, como é que, a senhora falou muito em relação com a Secretaria da Justiça, isso não é o ideal, tenho certeza de que resolveu muito bem, mas o ideal é ter uma regra, volto a dizer.

Mas é importante saber como é que estão os problemas aí na questão da definição dos valores, mas também a tramitação caso, por exemplo, se isso for para a Justiça. Quer dizer, tem tramitação especial, não tem, como é que feito este processo todo?

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – Na verdade, nossa negociação toda foi visando justamente acordo extrajudiciais, nós implementamos um Programa de Indenizações Extrajudiciais justamente para evitar uma tramitação longa na Justiça. Existe um acidente aéreo, acho que da Gol, que tem várias ações até hoje que estão na Justiça, não foram resolvidas.

Diário Oficial

Estado de São Paulo

Volume 120 • Número 69 • São Paulo, quarta-feira, 14 de abril de 2010

Então, a idéia foi justamente buscar estas indenizações extrajudiciais em valores tão ou melhores do que as indenizações que seriam obtidas na Justiça. Neste caso a gente teve uma adesão de cerca de 25% dos familiares das vítimas aderiram à Câmara, a gente teve um êxito muito grande de acordo destes que aderiram, acho que somente duas pessoas que procuraram a Câmara não fizeram acordo dentro desta Câmara que nós (ininteligível) um Programa de Indenização em que os parâmetros estavam delimitados, as pessoas iam à TAM, a esse local que era um local neutro, não era na TAM, não era na Defensoria, não era no MP, era um local que foi realizado só para isso. Havia esta entrega de documentos para demonstrar os valores, enfim, e era feito um acordo mais ou menos com base nos parâmetros que nós oferecemos.

As partes que integrassem este Programa tinham como fazer consultas aos Órgãos Públicos em caso de dúvida, então vamos supor, eu acho que a TAM, eu entendo que a TAM não está cumprindo o acordo que foi feito com as Autoridades, ou eu entendo que eu deveria receber “x” a mais, ou que uma pessoa que não foi reconhecida como legitimada pela TAM, então eram feitas perguntas por escrito para nós e nós respondíamos, dávamos um parecer sobre estas questões por escrito também à pessoa e à empresa. Acho que em todos os casos o parecer que foi fornecido para as autoridades foi observado pela empresa.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - Isso envolveu 25 por cento?

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – Vinte e cinco por cento das pessoas, os demais, muitas pessoas neste caso, optaram por constituir advogado para entrar com processo no exterior, então houve um movimento muito grande principalmente no início das famílias de buscarem esta via no exterior e depois com a formatação da Câmara e a fixação dos parâmetros, muitas destas famílias que a principio buscaram a indenização no exterior acabaram fazendo acordos coma empresa fora da Câmara, mas entendo que se utilizaram um pouco dos parâmetros que nós fizemos e que a Câmara foi sim, essencial para a (ininteligível) destes acordos também nos casos em que as pessoas firmaram acordos fora.

A gente tem esta impressão de que a Câmara, por mais que as pessoas não tenham vindo diretamente a ela, ela trouxe um movimento nas famílias de segurança de valores bastante razoáveis e que levou estas famílias a também fazer acordos ainda que fora da Câmara porque já tinham constituído um advogado americano, enfim, que no final a Justiça americana não se deu por incompetente no caso, foi uma decisão recente.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - Imaginaram que entrando fora se seria mais e mais rápido?

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – Poderia receber uma indenização maior.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - No caso de um acidente no Brasil, de uma companhia brasileira?

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – A idéia era na verdade processar a Airbus que era a fabricante do avião, mas a Justiça Americana acabou entendendo que realmente não teria competência para, acho que ela recebeu em um dos casos em que a pessoa, a vítima era americana, mas acho que somente neste caso.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - Então a Câmara funcionou como alguma coisa extrajudicial, um centro de negociação Judicial, um Tribunal de Acordos? É um instrumento interessante que você tem para poder preparar isso bem, estudar, para poder resolver uma série e problemas

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – Justamente, porque pudemos conversar com a empresa com um peso maior do que os familiares individualmente. Se você faz um acordo coletivo dizendo, olha, nós estamos aqui, a Defensoria, o MP, o PROCON, estamos aqui e queremos negociar o que estas famílias vão receber, é diferente de uma família fragilizada, muitas vezes passando necessidade, fazer uma negociação.

Então foi fundamental e as outras famílias que fizeram acordos com a TAM ainda que fora da Câmara, utilizaram também deste trabalho nosso de fortalecimento destas famílias, então este trabalho foi essencial.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - Regulamentação, não é Doutora? Regulamentação que definiu, colocou em um papel em torno de que se dá o processo.

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – Exatamente e a gente estima que mais de 80% das famílias fizeram acordos, são poucas famílias que ainda que estão, que realmente optaram por ingressar com ações na Justiça.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - Uma das coisas que eu tinha ouvido em uma notícia, não sei se foi em uma ponta de Jornal em que os processos estavam parados, não tinham avançado. Então, avançou bastante até 80% de indenizações resolvidas, eu não tinha consciência deste processo, talvez importante.

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – A Câmara funcionou por dois anos, foi de 2007 a junho de 2009, todos os pedidos que tiveram que entrar neste período e encerrar neste período de dois anos, pela Câmara não temos nenhum acordo pendente foi tudo feito, firmado, pago, assim que eram feitos os acordos a TAM tinha 24 horas para efetuar o pagamento e os acordos que necessitassem de homologação judicial, após a homologação judicial também já era feito o pagamento.

Então, foram processos muito céleres, em dois anos os casos que nós tivemos nós resolvemos, finalizamos. Muitas pessoas aderiram mais para o final, realmente se sentiram em condições de buscar essa indenização mais para o final porque teve muito isso. Muitas famílias demoraram muito para ter realmente condições de buscar a indenização devida pelo dano. Foi uma situação bastante delicada, mas a gente estima que a Câmara obteve muito êxito, foi sim, um fator determinante para os acordos extrajudiciais, ainda que fora dela,

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - Está se repetindo este tipo de estratégia para os outros casos que vieram depois?

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – Nós tínhamos tido uma experiência um pouco menos sofisticada no caso do desabamento da Linha Amarela do Metrô, do acidente da

Linha Amarela . A Defensoria Pública atuou, como a maioria das famílias, não todas, eram famílias carentes, nós atuamos com negociação com o Consórcio para obter esta indenização extrajudicial para aquelas famílias de maneira também célere.

Creio que em oito meses nós terminamos 80% das indenizações no caso da linha Amarela do Metrô, porque a maioria dos casos não era de vítimas fatais, era de pessoas que tiveram suas casas demolidas, desapropriadas, obtiveram danos, então tinha sido um primeiro projeto da Defensoria que não foi tão sofisticado porque não era uma Câmara.

Nós fizemos no caso da Linha Amarela do Metro, negociações individuais, mas buscando sempre os mesmos parâmetros porque como nós estávamos presentes, nós sabíamos quanto o Consorcio havia pagado para cada pessoa, então a gente tinha esta expectativa de quanto a pessoa deveria receber por bem.

A gente tinha feito também um estudo de valores e foi por conta desta experiência.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - Nos novos acidentes aéreos também será utilizado esta mesma estratégia, nos acidentes que

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – Neste acidente da Airfrance, eu creio que

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - A Airfrance não digo, mas aqui o outro do

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – O Legacy também foi utilizado

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - Uma Câmara?

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – Não sei se o senhor se lembra daquele acidente do Legacy, aquele jato? A Defensoria também atuou mais parecido com o que a gente atuou no caso do Metrô, porque atuamos individualmente, mas negociamos parâmetros e atuamos diretamente patrocinando os interesses das pessoas carentes.

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB - Essa só e eu estou satisfeito. Este tipo de estratégia para poder entrar em uma negociação com uma série de coisas que acontece com relação ao consumidor, é uma estratégia muito interessante, não só para acidente aéreo, não. E nem só para coisas fatais. Você tem uma noção, agora caiu essa torre aí, caiu um raio na torre e o país fica todo apagado e diz que foi São Pedro.

É uma ofensa aos engenheiros, você imagina onde que estavam os pára-raios dessa torre que simplesmente se o raio pegar nela pára o país. O tamanho do prejuízo que você teve com problemas de abastecimento de água da Companhia de Água, as pessoas que ficaram sem água, o prejuízo que foi feito no país com um acaso deste porque certamente não tem um sistema de pára-raios preparado para tempestade. Aí, “foi o raio!”, mas um raio não cai em uma torre, está certo que para a nação, não existe isso. Só se for atentado do céu, tipo lançar um avião na torre aí eu diria que não tem como controlar, mas um raio não me parece razoável.

Mas fica todo mundo, nem estou querendo incentivar as pessoas porque vai falir a União, mas você vê como as pessoas ficam sem direito, em qualquer troço deste, uma enchente aqui em São Paulo muitas vezes por erro do Governo do Estado ou da Prefeitura, as pessoas perdem seus bens, perdem sua casa, perde vidas as vezes, têm leptospirose e as pessoas não sabem como procurar os seus direitos para poder negociar porque individualmente elas não conseguem fazer isso. Talvez este instrumento de Tribunais Extrajudiciais, vamos dizer assim, para ajudar as pessoas na negociação fortaleceria e muito o direito do consumidor nesse processo.

Então a Defensoria poderia utilizar um tipo específico para estes casos que envolvem um grande contingente de pessoas como é muito normal em São Paulo que todo ano tem enchente, por exemplo. Eu tinha deixado o Tribunal já aqui e preparado a Câmara, uma Câmara de enchentes, ou seja, se tiver enchente nós estamos aqui já pedindo indenização, estourou adutora da SABESP, outra que também derruba tudo, não é isso? Sem a Câmara, as pessoas ficam absolutamente sem ter como negociar seus direitos.

Mas agradeço muito a presença, Presidente, para mim estou satisfeito, foi muito importante.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito bem, nós é que, a CPI agradece a V. Exa. que teve a iniciativa oportuna de solicitar a convocação da Defensoria Pública e me parece que deste depoimento importante de hoje pode surgir um conteúdo extremamente relevante para o relatório que V. Exa. vai elaborar.

Eu até solicitaria à Dra. Carolina que em conjunto com os demais colegas da Defensoria elaborasse uma proposta de regulamentação dentro das lacunas que faltaram. Ficou claro até pelo depoimento de V. Exa. e as perguntas do Deputado Rodolfo que muita coisa foi feita em cima de jurisprudência, de estimativa e dentro de um vácuo legislativo.

É competência estadual legislar sobre consumidores, sobre procedimentos, então aí está um grande

O SR. RODOLFO COSTA E SILVA – PSDB – Senhor Presidente, aproveitando esta sua, nós fizemos uma CPI aqui sobre áreas contaminadas, primeiro nós fizemos uma grande denúncia do caso Shell, de contaminação de Paulínia, Vila Carioca na Comissão de Meio Ambiente e alguns anos depois resultou em uma Lei e depois resultou em uma CPI sobre áreas Contaminadas e o maior resultado da CPI foi a Legislação nova sobre contaminações no solo no Estado. Isso é uma contribuição que é eterna, quer dizer, de uma CPI dessa pode nascer uma Legislação específica no Estado que regulamente isso tudo e que pode ser de uma contribuição enorme para a Defensoria, para trabalhar.

A SRA. CAROLINA BRAMBILA BEGA – Com certeza.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito bem, então nós agradecemos bastante à Dra. Carolina Brambila Bega, agradecemos à Defensoria Pública e aguardamos o envio dessas informações. Não havendo depoimento da Sra. Sandra Assali, está encerrada esta sessão.

* * *