

**COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO CRIADA ATRAVÉS DO REQUERIMENTO Nº 1, DE 2007 – CD, PARA INVESTIGAR AS CAUSAS, CONSEQUÊNCIAS E RESPONSÁVEIS PELA CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO BRASILEIRO, CHAMADA DE “APAGÃO AÉREO”, DESENCADEADA APÓS O ACIDENTE AÉREO OCORRIDO NO DIA 29 DE SETEMBRO DE 2006, ENVOLVENDO UM BOEING 737-800, DA GOL (VÔO 1907) E UM JATO LEGACY, DA AMÉRICA EXCELAIRE, COM MAIS DE UMA CENTENA DE VÍTIMAS**

**REQUERIMENTO DE CONVOCAÇÃO Nº. , DE 2007  
(Dos Srs. Gustavo Fruet e Vandereli Macris)**

Requer a convocação da Sra. Denise Abreu, Diretora da ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil, para prestar esclarecimentos a esta CPI sobre indícios de irregularidades de natureza ética e de omissões no cumprimento de atribuições legais de regular e fiscalizar o transporte aéreo nacional, sobre a Diretoria da ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil.

Requeremos a Vossa Excelência, com base no § 3º do artigo 58 da Constituição Federal, combinado com o art. 2º da Lei n.º 1.579, de 18 de março de 1952, e nos termos do art. 36, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, que seja convocada a Sra. Denise Abreu, Diretora da ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil, para prestar esclarecimentos a esta CPI sobre indícios de irregularidades de natureza ética e de omissões no cumprimento de atribuições legais de regular e fiscalizar o transporte aéreo nacional, sobre a Diretoria da ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil.

**JUSTIFICAÇÃO**

Em entrevistas publicadas em 6 de agosto de 2007 pelos jornais O Globo e Folha de São Paulo, o ex-Presidente da Infraero, Brigadeiro José Carlos Pereira apontou indícios de irregularidades que teriam sido cometidos pela Sra. Denise Abreu, enquanto Diretora da ANAC.

A entrevista publicada em O Globo:

“Brigadeiro cai atirando - Presidente da Infraero, demitido por Jobim, acusa diretora da Anac de fazer lobby para amigo

O Globo – 6/8/2007

BRASÍLIA. O brigadeiro José Carlos Pereira, que será exonerado hoje da presidência da Infraero, deixa o cargo atacando o governo. Em entrevista ao GLOBO, ele acusou Denise Abreu, diretora da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), de fazer lobby para beneficiar amigos num negócio milionário. Segundo ele, Denise tenta fazer com que a Anac patrocine a transferência do setor de cargas dos aeroportos de Congonhas, em São Paulo, e Viracopos, em Campinas (SP), para o

aeroporto de Ribeirão Preto (SP), privatizado e administrado por Carlos Ernesto Camargo, dono da Tead (Terminais Aduaneiros do Brasil). O brigadeiro afirma que Camargo e Denise são amigos, o que é confirmado por fontes do setor. A operação, se concretizada, envolverá cerca de R\$400 milhões por ano. "A Denise é terrível! Se eu não estivesse saindo, ia comprar uma grande briga com ela", disse Pereira. Procurada, Denise não retornou as ligações. Sentindo-se um bode expiatório, Pereira, que será substituído pelo presidente da Agência Espacial Brasileira, Sérgio Gaudenzi, diz temer que a crise não termine bem, pois a diretoria da Anac foi formada por indicação política e não tem conhecimento do setor.

Maria Lima

Como foi a conversa em que o ministro Nelson Jobim comunicou que o senhor teria de sair?

JOSÉ CARLOS PEREIRA: No final da reunião com o comandante Juniti Saito, sexta-feira, quando eu entreguei ao ministro Jobim os estudos para desafogar Congonhas, e para obras de Guarulhos e Viracopos, ele me disse que precisava falar a sós comigo. Começou dizendo que segunda-feira reuniria o Conselho para examinar minha carta de demissão. Eu lhe disse que não teria carta de demissão, que ele me demitisse. Ele perguntou se não ficaria ruim para mim e eu respondi que de jeito nenhum. Não posso fazer isso de jeito nenhum. Estou com a consciência tranqüila de que fiz o possível e ser demitido do serviço público não é nenhuma desgraça. Não pedi para entrar na presidência da Infraero e não iria pedir para sair. O governo, para sair dessa crise toda, tinha que apontar um culpado. Minha contribuição foi me oferecer para ser demitido. Mas ele que me demitisse.

O senhor foi exonerado porque o presidente Lula e Jobim não mostraram disposição de mexer na Anac, devido à pressão das companhias aéreas?

PEREIRA: Entendo que foi isso, sim, mas aceito com toda a tranqüilidade do mundo. Sou milico e sei que, no sistema militar, quando se entra numa guerra, ataca-se pelo lado mais fraco. Ninguém é louco de partir para o lado mais forte. A Anac é hoje intocável. Tem um envolvimento político enorme lá no Palácio, com a ministra Dilma (Rousseff) e outros. Além do presidente Milton Zuanazzi, todos foram parar lá por indicação política.

O senhor acha que há desconfiança da sociedade com Zuanazzi?

PEREIRA: Mas ele tem um ponto muito forte lá no Planalto. Eu não tenho proteção política nenhuma.

Mas não é um risco ele continuar gerenciando a crise?

PEREIRA: Eu não vejo isso com bons olhos, e temo que não acabe bem. É como medicina. Imagina se numa operação neurológica de alto risco, em vez de um cirurgião neurológico altamente especializado, aparece lá para abrir a cabeça do cidadão um dermatologista? Mas ele foi indicado pelo Planalto... O problema é que nesse caso não se trata de uma cirurgia. Milhares de pessoas estão voando todos os dias, a mercê desse dermatologista.

O senhor acha que tem faltado pulso ao presidente Lula para resolver essa crise aérea?

PEREIRA: Eu tenho impressão que, agora, ele está fazendo isso. Pode ser só impressão, mas pelo menos ele criou coragem de trocar o ministro.

A revista "Veja" afirma que Denise Abreu, diretora da Anac, tentou jogar na Infraero a culpa pela não-interdição de Congonhas, no dia do acidente. O senhor respondeu que se ela continuasse acusando a Infraero ia abrir a "caixa-preta" dela...

PEREIRA: A Denise é terrível! Se eu não estivesse saindo da Infraero, eu ia comprar uma grande briga com ela. Ela quer tirar da Infraero o controle do setor de cargas de Congonhas e Viracopos, para levar para o aeroporto de Ribeirão Preto, que pertence ao governo de São Paulo. O terminal de cargas nesse aeroporto já é dominado pelos amigos dela, pelo empresário Carlos Ernesto Campos. Toda reunião do conselho da Anac ela fala disso, com o argumento de que é para desafogar Congonhas e Viracopos. Isso é um negócio que movimenta R\$400 milhões por ano. Ainda bem que estou indo embora. Isso vai estourar qualquer hora dessas.

Como está vendo a tese de erro dos pilotos no acidente da TAM?

PEREIRA: Uma grande maldade e má-fé. A quem interessa culpar os pilotos? Como alguém ou uma empresa se livra de uma acusação de culpa? Empurrando a culpa para cima de outro. Estou vendo tudo isso com muita tristeza, mas chorar não adianta nada. Tem que esperar a conclusão das investigações. Sem uma interpretação pericial de todos os dados das caixas-pretas, a Airbus já emitiu um comunicado dizendo que a aeronave estava em perfeitas condições, mas, na minha concepção, há falhas e erros de projeto, que devem ser corrigidos rapidamente. Não digo que hoje estou com medo de voar em Airbus, mas tenho mais confiança nos aviões da Boeing.

O senhor passou um ano e quatro meses à frente da Infraero. O que foi mais difícil nessa crise toda?

PEREIRA: Vivi momentos terríveis nos dois acidentes. Também vi com horror a Infraero envolvida em centenas de processos no Tribunal de Contas da União. No ano passado, criamos uma empresa tão bonitinha, tão limpinha para cuidar do setor aéreo, e ela acabou ferida justamente na parte ética. Fico muito triste, mas também não adianta ficar triste por isso. Mesmo porque não foi só tristeza. O sucesso do Pan foi uma grande alegria. E agora o Parapan, embarcamos e desembarcamos sem problemas 300 atletas em cadeiras de rodas. Isso foi maravilhoso e reconfortante.

O senhor já está na reserva da Aeronáutica. O que vai fazer a partir desta segunda-feira?

PEREIRA: Ir para uma praia deserta é uma ótima idéia. Vou passar duas semanas pescando de jangada no Ceará. Não quero nem ver avião passando no céu.

A entrevista publicada no jornal Folha de São Paulo:

“Se fosse convento, Infraero não teria tantos processos

Folha de São Paulo – 6/8/2007

Entrevista/José Carlos Pereira

DA COLUNISTA DA FOLHA

DA SUCURSAL DE BRASÍLIA

Apesar de não dizer claramente que há ou havia corrupção na Infraero, J. Carlos Pereira deixou claro que acredita nessa hipótese.

"Cento e tantos processos no tribunal de contas, na Controladoria Geral da União, no Ministério Público, na Polícia Federal... Se fosse um convento bem organizado, com as freirinhas cantando de manhã, certamente não teria isso tudo", disse na entrevista abaixo. (ELIANE CANTANHÊDE e IURI DANTAS)

FOLHA - Por que o sistema aéreo brasileiro implodiu a partir do acidente da Gol (setembro de 2006)?

JOSÉ CARLOS PEREIRA - O sistema apresentava problemas havia muito tempo, como falta de controladores de voo. A Aeronáutica reagiu à idéia de fazer concurso para civis com receio de que pudessem fazer greve e parar o sistema. Era melhor ter só militares, obedientes.

FOLHA - Os controladores dizem que os equipamentos estão em frangalhos. Para a Aeronáutica, o sistema é um dos melhores do mundo e a culpa é dos controladores. Quem tem razão?

PEREIRA - O conceito do sistema brasileiro realmente é um dos melhores do mundo. Mas, uma coisa é você ter um belo software, outra é ter um hardware atualizado. E manutenção. Compramos equipamentos fantásticos e, como me disse a ministra Dilma [Rousseff]: "Temos um BMW, mas não conseguimos fazer a manutenção do BMW". Isso é uma constante.

FOLHA - Por quê?

PEREIRA - Devo admitir, sim, que existe uma cultura da estética. É muito mais agradável, a qualquer autoridade ou político, inaugurar um belo aeroporto. Como é inaugurar uma pista? É um bloco de cimento no chão. Isso faz parte da cultura.

FOLHA - As panes tornaram-se freqüentes. O sr., como setores da Aeronáutica, acredita em sabotagem?

PEREIRA - Não. Antes do acidente da Gol, havia problemas e eram resolvidos internamente. Mas realmente há algo suspeito, temos que concordar.

FOLHA - O sr. tinha informações sobre desvio de verbas da Infraero para campanhas políticas?

PEREIRA - Houve uma má distribuição de prioridades, com mais investimento em terminais do que em operação. Com relação a pagar dívida de campanha, sempre ouvi falar muito, viu? Mas estabeleci o seguinte conceito: não cheguem perto de mim. Mas cada diretor tem

uma autonomia grande. A Infraero é enorme. Para campanha, não, nunca ouvi falar diretamente. Boato se fala, fala. Mas sem comprovação. Porém, se você examinar aquela quantidade imensa de processos no TCU, alguma suspeição pode ser levantada, sem dúvida.

FOLHA - O sr. tentou demitir algum diretor?

PEREIRA - Não me atrevi nem mesmo a ter vontade, seria uma frustração. É como ver doce na vitrine da confeitaria, ficar doido para comer, mas desistir porque não tem dinheiro.

FOLHA - O doce proibido era alguma diretoria específica?

PEREIRA - Eu precisaria alterar praticamente todas as diretorias. Não necessariamente o diretor, mas a estrutura e a forma de trabalhar, a coordenação, as fiscalizações, a auditoria. Foi muito chocante assumir a empresa e receber do meu auditor um livro dessa grossura com todos os processos e irregularidades de que o tribunal nos acusava. Estabeleci a meta de tirar uma folha por dia. Um ano e quatro meses depois, acho que tirei apenas quatro ou cinco folhas. Mas, pelo menos, não coloquei nenhuma.

FOLHA - O sr. diria que há ou havia corrupção na Infraero?

PEREIRA - Não posso dizer isso, mas posso dizer que cento e tantos processos no tribunal de contas, na CGU, no Ministério Público, na Polícia Federal... Se fosse um convento bem organizado, com as freirinhas cantando de manhã, certamente não teria isso tudo.

FOLHA - Como estão as pistas?

PEREIRA - Foi muito difícil fazer essa reforma em Congonhas. Quando você diz que a pista não pode funcionar molhada, as empresas dizem: "O que é isso? pode sim, só um pouquinho molhada não tem perigo nenhum". Não queriam ter prejuízo. Nenhum presidente de empresa, nenhum diretor de operações vai colocar em risco seus passageiros, mas é a história do acostamento. Começa a se aproximar e aí não tem área de escape, pode ficar perigoso.

FOLHA - Mágoa na demissão?

PEREIRA - Sou "imagoável". Um clamor popular exige um culpado, sempre tem que haver um culpado. Alguém vai atacar a Aeronáutica? A Anac, que é imexível pela Constituição? Quem sobrou? Quem era o lado mais fraco? Eu. Minha cabeça de milico sabe que, quando você ataca o adversário, ataca pelo lado mais fraco. E ali que você arrebenta com ele, estraçalha. Não tenho padrinho político, nem quero. Qual é o problema do padrinho político? Você acaba devendo, e ele vai cobrar.

FOLHA - O lado fraco é o sr. ou a Infraero?

PEREIRA - Estou falando de mim. Agora, a Infraero tem problemas... Tem que agir ali, tem que demitir gente, tem que fazer o que não pude fazer, não pude mesmo. O menino, o Sérgio [Gaudenzi], está entrando em definitivo, é o homem do governo para ir até o fim.

FOLHA - O que o sr diz sobre a Anac?

PEREIRA - Um dos problemas é esse negócio de diretoria colegiada, que, me parece, eles resolveram na semana passada. Não funciona. Imagina cinco pessoas, todas com a mesma autoridade sobre os mesmos assuntos. Essas coisas não dão certo, terminam em tragédia.

FOLHA - Literalmente?

PEREIRA - Metaforicamente.

FOLHA - E as indicações políticas, as suspeitas de vínculos com as aéreas?

PEREIRA - Não posso dar nomes, mas, se eu fosse presidente de uma companhia aérea, iria fazer tudo para ter gente trabalhando para mim dentro do aparato do Estado. Cabe ao Estado se defender.

FOLHA - E ele se defende?

PEREIRA - É difícil julgar, mas diria que é preciso mais rigor.

FOLHA - Qual o maior desafio do ministro da Defesa?

PEREIRA - Criar de fato o Ministério da Defesa. As Forças Armadas precisam estar subordinadas ao poder civil no país.

FOLHA - Os superintendentes da Infraero são indicação política?

PEREIRA - É como um médico que vai operar seu cérebro e, na hora da cirurgia, você descobre que ele na verdade é um dermatologista indicado pelo senador fulano de tal.

FOLHA - Quais as causas do acidente do voo 3054?

PEREIRA - Uma coisa que ocorre muito em aviação é erro de projeto num avião. Não é algo gritante, mas um pequeno detalhe de projeto que em determinadas situações pode enganar o piloto. E digo uma coisa: se um piloto foi enganado um dia por isso, mais cedo ou mais tarde um outro piloto vai ser enganado do mesmo jeito. Meu pensamento caminha para um problema de projeto do avião que induz a um erro de tripulação. Não é nem um erro, mas a não-percepção da tripulação do que está acontecendo.

FOLHA - E a manutenção?

PEREIRA - Quando você tem um erro de projeto que induz a um erro de piloto e soma a isso um problema de manutenção, tudo fica como o diabo gosta.

FOLHA - O grooving e a área de escape fizeram falta?

PEREIRA - O grooving não teve nada a ver. Agora, área de escape... em Congonhas é impossível, não tem como. Ouvi o prefeito de São Paulo conversando sobre fazer um porta-aviões mesmo, com pilares imensas de concreto na direção do Jabaquara, mais 400 metros. Agora há escape lateral, como fizeram os aviões da BRA e o Pantanal na véspera do acidente. Nesse caso uma área de escape na reta não ia resolver o problema do voo da TAM, ele ia sair para a lateral de qualquer maneira. E são pouquíssimas as pistas no Brasil e no mundo onde você tem grandes áreas de escape para se o avião sair da pista.

Esse acidente, dentro da tragédia, foi o melhor que poderia acontecer. Se tivesse saído para a esquerda violentamente, iria entrar no terminal de passageiros, onde estavam por baixo 1.200 pessoas. Se tivesse 25 quilômetros por hora a mais, passaria por cima daquele prédio da TAM Express. Já viu o que tem ali atrás? Um prédio de apartamentos.”

Também a revista Veja, em sua edição de 8 de agosto de 2007, publicou: “Mordomia nas alturas”. Diz a reportagem:

“Diretores da Anac abusam de viagens de cortesia oferecidas pelas empresas que deveriam fiscalizar

Diego Escosteguy

Nos últimos dez meses, os brasileiros conheceram o inferno nos aeroportos. Filas, atrasos e cancelamentos de vôo viraram rotina. Tumultos, desrespeito e humilhação de passageiros transformaram uma simples viagem em aventura deletéria. Na semana passada, o presidente Lula disse que o governo não sabia da gravidade dos problemas do setor aéreo. Descobriu isso, ao que tudo indica, somente depois do acidente com o avião da TAM que matou 199 pessoas. Com algum esforço, pode-se entender por quê. A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), o órgão federal criado para fiscalizar o setor, não deve ter contado nada ao presidente. E nem poderia. Os diretores da Anac não enfrentam filas, não precisam fazer check-in, nunca têm o nome incluído em overbooking e o mais interessante: apesar do tratamento vip, eles também não desembolsam um único tostão para viajar. Isso mesmo: os diretores da Anac, que são pagos pelo contribuinte para fiscalizar as companhias aéreas, viajam de graça – e viajam muito. Levantamento feito pela agência entre julho de 2006 e fevereiro deste ano revela que apenas o presidente da Anac e seus quatro diretores voaram nada menos que 288 vezes usando bilhetes de cortesia oferecidos pelas empresas que deveriam fiscalizar. A mordomia aérea, oficialmente, é toda usada para o cumprimento do dever profissional. Os diretores teriam cruzado os céus do Brasil, a fim de fiscalizar aeroportos e participar de reuniões de trabalho. Seria mesmo?

O campeão de viagens é o diretor baiano Leur Lomanto. Sozinho, ele requisitou 98 passagens às companhias para realizar “inspeções” nos aeroportos – registrando uma incrível média de três vôos por semana. O curioso é que a maioria das “inspeções” do diretor ocorreu no aeroporto de Salvador, para onde ele solicitou nada menos que 39 bilhetes. Diligente, Lomanto, ao que parece, não se importava nem com as dificuldades de calendário. Uma de suas “inspeções” em Salvador foi agendada para o dia 29 de dezembro, uma sexta-feira, às vésperas do feriado de Ano-Novo. Nesse período, os passageiros comuns enfrentavam um dos piores momentos do caos. Lomanto não. Ele não precisou enfrentar fila nem teve, ao que se sabe, problema algum para pegar seu cartão de embarque. Nem mesmo no retorno que ocorreu, é claro, depois de uma esticadinha nas comemorações. Afinal de contas, ninguém é de ferro.

O presidente da agência, o gaúcho Milton Zuanazzi, é outro que literalmente bota a mão na massa. Criticado por entender mais de

turismo, sua especialidade, do que de aviação, ele requisitou às companhias aéreas 69 passagens para "inspeções e reuniões", quinze delas ocorridas em Porto Alegre. Indagado pelos parlamentares da CPI do caos aéreo, Zuanazzi justificou a parceria como uma necessidade, já que a Anac não tinha orçamento para comprar as passagens. Já o paulista Josef Barat – aquele diretor que foi dar uma palestra nos Estados Unidos à custa da TAM e que antes de assumir o cargo na Anac também comandava uma empresa que prestava serviços de consultoria às companhias aéreas – é realmente um viajante nato. Incluindo o passeio americano, ele voou 51 vezes nas asas da companhia, a maioria, 28 trechos, para São Paulo. Barat não vê nada de mais nessa relação amistosa entre fiscais e fiscalizados. Chegou a dizer que é assim que funciona em outros órgãos do governo, como o Ministério da Fazenda e o Banco Central. Os dois órgãos desmentiram o diretor.

A diretora paulista Denise Abreu, aquela que tem um irmão que presta serviços à TAM, é um caso que merece atenção. Ela requisitou 69 passagens no período de oito meses. Embora também não faça parte de suas atribuições profissionais, a maioria das viagens da diretora foi justificada como realização de "inspeções". Denise Abreu não recusa uma mordomia oferecida pela turma que ela deveria estar empenhada em fiscalizar. No ano passado, foi convidada pela Gol para participar de uma festa em Seattle, nos Estados Unidos, para comemorar a incorporação pela empresa de um novo modelo de avião. Era um vôo literalmente para poucos convidados. O Boeing da Gol decolou do Brasil com apenas cinco pessoas a bordo: Denise Abreu mais quatro diretores da Gol. A volta também foi bancada pela empresa. Jorge Luiz Velozo é o único dos diretores da Anac com perfil técnico. Porém, se observado apenas o critério dos seus colegas da Anac, ele é o que menos trabalhou. Usou os serviços gratuitos das empresas uma única vez. O ministro da Defesa, Nelson Jobim, aguardou durante toda a semana a renúncia voluntária dos diretores da Anac. Em pé."





O jornal A Cidade, de Ribeirão Preto, em sua edição de 7 de agosto de 2007, publicou notícia sob o título “Brigadeiro acusa diretora da Anac de fazer lobby”. Diz a notícia:

“Em entrevista publicada ontem pelo jornal O Globo, o então presidente da Infraero, brigadeiro José Carlos Pereira, acusou Denise Abreu, diretora da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), de tentar favorecer o projeto de internacionalização do Aeroporto Leite Lopes, em Ribeirão Preto.

De acordo com as palavras do brigadeiro, Denise Abreu “quer tirar da Infraero o controle do setor de cargas de Congonhas e Viracopos para levar para o aeroporto de Ribeirão Preto, que pertence ao governo de São Paulo.” Os motivos que justificariam o suposto lobby de Denise junto à Anac, segundo ele, seriam ligações entre ela e a Tead Terminais Aduaneiros do Brasil, empresa vencedora da concorrência aberta pelo Governo Estadual para a construção, no Leite Lopes, de um terminal alfandegado de cargas. “O terminal de cargas nesse aeroporto já é dominado pelos amigos dela, pelo empresário Carlos Ernesto Campos [da Tead]. Toda reunião do conselho da Anac ela fala isso, com o argumento de que é para desafogar Congonhas e Viracopos. Isso é um negócio que movimenta R\$ 400 milhões por ano. Ainda bem que estou indo embora. Isso vai estourar qualquer hora dessas”, conclui José Carlos Pereira, exonerado ontem do cargo de presidente da Infraero.

Por meio de nota, tanto a Anac quanto a empresa Tead negaram as acusações do brigadeiro (leia nesta página). A reportagem tentou localizá-lo via assessoria da Infraero, mas nenhum retorno havia sido encaminhado à redação até o fechamento desta edição.

A construção de um terminal alfandegado de cargas no Aeroporto Leite Lopes integra o projeto de internacionalização do terminal de Ribeirão Preto proposto pelo Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (Daesp). Além do terminal, que seria construído e administrado pela Tead, o projeto prevê a extensão da pista, hoje com 2.100 metros, para até 3.000 metros. Essa obra, que demandaria a desapropriação de aproximadamente 1.800 famílias, seria custeada pelo Daesp, que também não retornou os contatos até o fechamento da edição.

#### **Anac e Tead negam acusações**

Tanto a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) quanto a empresa Tead Terminais Aduaneiros do Brasil negaram as acusações feitas pelo ex-presidente da Infraero, brigadeiro José Carlos Pereira.

De acordo com a assessoria de imprensa da Anac, a diretora Denise Abreu vai processar o brigadeiro. A Anac informa ainda que, “ao contrário do que foi divulgado, não existe nenhum tipo de ligação do empresário vencedor da licitação com a Anac”. Também ressaltou que “é impossível transferir operações de cargueiros para este aeroporto [Leite Lopes] pois ele não detém infra-estrutura para esse tipo de operação”.

A Tead também declarou que Carlos Ernesto de Campos, presidente da empresa, “não mantém nenhum relacionamento de amizade ou profissional com a senhora Denise Abreu”. Antes de dirigir a Anac, Denise Abreu atuou em São Paulo no governo de Mário Covas (falecido

em 2003) e no Ministério da Casa Civil, quando José Dirceu ainda comandava a pasta.

#### Retrospectiva

Em 5 de junho, a diretoria colegiada da Anac aprovou a proposta da primeira etapa de extensão da pista do Leite Lopes, que passaria a ter 2.600 metros. Em 26 de junho, em meio à crise aérea, a assessoria de imprensa da Anac declarou que o Leite Lopes estava sendo estudado como alternativa possível “para desafogar o tráfego aéreo nos principais aeroportos de São Paulo em curto prazo”. Nesse sentido, o projeto de ampliação e internacionalização do aeroporto de RP, segundo a Anac, poderia fazer o Leite Lopes apto a operar “alguns vôos que podem estar hoje demandando o aeroporto de Guarulhos e de Viracopos”.

Desde 2002, o Leite Lopes já é habilitado para a exportação de cargas, mas somente com a extensão da pista e com a construção do terminal alfandegado é que aviões de carga poderiam aterrissar em RP, afirma o Daesp. Entretanto, por determinação judicial, qualquer uma dessas obras só pode ser realizada após a aprovação de um Estudo de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente, o que ainda não tem data para acontecer. O Ministério Público em Ribeirão Preto, autor da ação que vincula a realização de obras no Leite Lopes à aprovação de um EIA-RIMA, informou que vai pedir a investigação pelo Ministério Público de São Paulo da possibilidade de interesses políticos e comerciais estarem interferindo do processo de ampliação do Leite Lopes. “

A presença da Sra. Denise Abreu nesta CPI é de fundamental importância para o esclarecimento dos fatos.

Sala da Comissão, 07 de agosto de 2007.

**Deputado Vanderlei Macris**  
**PSDB/SP**

**Deputado Gustavo Fruet**  
**PSDB/PR**