



CÂMARA DOS DEPUTADOS

DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 0351/07	DATA: 11/4/2007
INÍCIO: 10h29min	TÉRMINO: 14h41min	DURAÇÃO: 04h12min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 04h07min	PÁGINAS: 77	QUARTOS: 50

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO
MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI - Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC; JOSÉ CARLOS PEREIRA - Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO WALDIR PIRES - Ministro de Estado da Defesa; JUNITI SAITO - Comandante da Aeronáutica; JEANINE PIRES - Presidenta da Empresa Brasileira de Turismo — EMBRATUR; JOÃO QUIRINO JÚNIOR - Presidente da Associação Brasileira das Agência de Viagens — ABAV

SUMÁRIO: Esclarecimentos sobre segurança de vôos, tráfego aéreo, construção, modernização e reforma de aeroportos no Brasil e, em caráter emergencial, sobre a transferência de alguns vôos do Aeroporto de Congonhas para Guarulhos e Campinas, com a finalidade de evitar acúmulo de tráfego aéreo.

OBSERVAÇÕES
Há oradores não identificados; Há intervenções inaudíveis. Houve exibição de imagens. A reunião foi apenas suspensa para ser reaberta em 10 minutos.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Declaro aberta a

[P1] Comentário: Supervisor.:Myrinha

presente reunião, requerida pelos Srs. Deputados Índio da Costa e Vadão Gomes, da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, Walter Ithoshi, da Comissão de Defesa do Consumidor, e Marcos Montes, da Comissão de Turismo e Desporto, para a obtenção de esclarecimentos sobre a segurança de vôo, o tráfego aéreo, a construção, a modernização e a reforma de aeroportos no Brasil, em caráter emergencial, e sobre a transferência de vôos do aeroporto de Congonhas para os de Guarulhos e Campinas, com a finalidade de evitar o acúmulo de tráfego aéreo.

São nossos convidados o Ministro de Estado da Defesa Waldir Pires, o Tenente-Brigadeiro-do-Ar Juniti Saito, Comandante da Aeronáutica, o Tenente-Brigadeiro José Carlos Pereira, Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO, o Sr. Milton Sérgio Silveira Zuanazzi, Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil, a Sra. Jeanine Pires, Presidenta da Empresa Brasileira de Turismo — EMBRATUR, e o Sr. João Quirino Júnior, Presidente da Associação Brasileira das Agências de Viagens e representante da ABAV/DF.

Comunico que os expositores terão o prazo de 10 minutos, prorrogável por mais 5, para suas explanações, não podendo ser aparteados. Consoante o disposto no art. 256, § 5º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, os Deputados inscritos para interpelar os expositores poderão fazê-lo estritamente sobre o assunto em debate, por 3 minutos, tendo o interpelado igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica pelo mesmo prazo, vedado ao orador interpelar qualquer dos presentes.

Esta audiência pública conta com a participação da Comissão de Fiscalização e Controle, da Comissão de Defesa do Consumidor e da Comissão de Turismo, e por isso alternaremos a Presidência durante os trabalhos.

Os autores terão o prazo de 5 minutos para fazer seus questionamentos.

Concedo a palavra ao Ministro Waldir Pires.

O SR. MINISTRO WALDIR PIRES - Sr. Presidente Deputado Celso Russomanno, demais companheiros da Mesa, Deputado Cezar Silvestri, meus — permitam-me chamá-los assim — caros Deputados do meu País, eu dizia há pouco ao Presidente Celso Russomanno que para mim é uma alegria a oportunidade de



voltar a esta Casa, e sempre que for necessário será uma satisfação conferirem-me a oportunidade de voltar a um plenário como este ou ao plenário geral dos nossos grandes debates, das nossas discussões, dos nossos confrontos, da formação da vida política do País, da construção de nossas instituições democráticas.

[p2] Comentário: Sessão:0351/07 Quarto
Taq.:Christiane Monteiro Rev.:Maria Teresa

Para mim, a essência da vida democrática é construirmos nossas instituições e, dentro delas, seguirmos o nosso rumo para edificar uma Nação melhor, uma sociedade mais justa, buscando desenvolver a nossa capacidade de realizar aquilo que foi sempre a nossa aspiração desde tempos já tão remotos. Minha decisão pessoal, irrenunciável em qualquer instante, quaisquer que sejam as circunstâncias, é não recuar nunca do caminho de transformações e de mudanças, da luta para torná-las realidade dentro das instituições democráticas. A experiência que a vida me permitiu viver foi dura, difícil, mas nunca me deixei abater-me, nem deixei de cumprir meu dever, sabendo que há muito a mudar, muito a transformar, muito a aperfeiçoar, mas isso deverá ser realizado sempre dentro das regras que a soberania nacional instituiu, sobretudo a Constituição brasileira e as leis que esta Casa elabora e decreta, leis ordinárias ou leis complementares. Encontro-me portanto aqui, Sr. Presidente, com enorme alegria.

O tempo vai ser curto. Eu diria que temos uma crise, decorrente de vários fatores que têm de ser vencidos, modificados, e estão sendo. Os diagnósticos foram e estão sendo realizados e aprimorados. O tempo que o Presidente desta Comissão me concedeu, e que vou cumprir, é muito limitado, mas ao mesmo tempo isso é muito útil para a Casa. É o sempre defendi: um prazo restrito para quem chega, exatamente para ficarmos inteiramente à disposição, depois, para responder todas as indagações, todas, sem exceção, sem limitação alguma.

Houve uma crise, repito, em decorrência de fatores definidos. Esses fatores, a meu juízo, relacionam-se com procedimentos de gestão. Digo isso com a tranquilidade de quem devota um extraordinário respeito ao Brigadeiro Saito, atual Comandante da Aeronáutica — mas foram problemas de gestão que determinaram tais ocorrências, e não há por que deixar de reordená-las e, conseqüentemente, colocá-las a serviço dos interesses do povo brasileiro. Há problemas de recursos humanos e de equipamentos. Em um País em desenvolvimento, essa é a rotina, tanto no plano do Governo Federal como nos dos Governos dos Estados e

[p3] Comentário: Sessão:0351/07 Quarto
Taq.:Maria Cristina Rev.:André Galvão



Municípios. Essa é também uma experiência que tenho, e assim afirmo por ter vivido desde sempre a vida política, com muita honra.

Continuo, pois, achando, como realmente acho, que é por intermédio da política que resolvemos os impasses da nossa sociedade. Todas as vezes que tentamos fazê-lo fora da política, determinamos retrocessos na vida deste Brasil, como eu mesmo os vivi. De forma que quero transformações, adoto medidas de transformação que preconizo e pelas quais luto, e sei que, neste processo, as experiências vão sucedendo-se, mas isso é da natureza do ser humano, sobretudo neste instante, nestes dias difíceis que vivemos em nosso mundo, nosso planeta.

Tenho freqüentemente afirmado que a mim me parece que vivemos um dos instantes mais difíceis da civilização humana, por efeito mesmo do crescimento do homem, do ser humano, da inteligência humana, pelas conquistas científicas e tecnológicas, que geram constantes transições e transformações da sociedade, e não temos conseguido absorvê-las plenamente, não apenas nós mas também outros povos, no mundo contemporâneo, desde os países do Primeiro Mundo até os mais espoliados e excluídos, em todos os continentes. De forma que estou aqui para dizer a todos os meus eminentes colegas, alguns queridos amigos de outras convivências e outros a quem não tive a alegria e o prazer de conhecer mais amiudadamente, que nós que pertencemos às instituições desejosas de mudanças estamos absolutamente abertos ao diálogo, estamos querendo conversar.

Reafirmo que não há dificuldade alguma nas conversas do Ministro da Defesa com o Comandante da Aeronáutica. Honra-me muito a convivência com o Brigadeiro Saito, o Presidente da ANAC, o Presidente da INFRAERO e seus respectivos comandados. Entendo que, na condição de homem de vida política e no exercício de uma função política, cumpre-me adotar e praticar ações que tenham o compromisso da legitimidade do mandato político, legitimidade essa que, tratando-se de Ministro de Estado, decorre simplesmente da escolha do Presidente da República, que é, nas instituições brasileiras, o detentor da afirmação mais alta da vida democrática, que é a soberania nacional, emanada diretamente da soberania popular, e que por isso mesmo **exerce** a competência de Comandante Supremo das Forças Armadas do meu País. Portanto, na condição de Presidente da República, como detentor

[p4] Comentário: Sessão:0351/07 Quarto
Taq.:Márcia Luisa Rev.:André Galvão



dessa soberania maior que caracteriza a democracia, é necessariamente a mais respeitável das instituições democráticas.

Quando não se respeita a soberania nacional, a soberania popular, estamos trabalhando para destruir as bases legítimas das instituições democráticas. De modo que a minha participação nesse no campo, no que se refere às minhas atribuições, é restrita, estreita. Eu realizo a minha missão com enorme alegria, mas ao mesmo tempo com a decisão de jamais ultrapassar, no cotidiano, os limites que estão determinados pela Constituição e pela lei. E eu conheço os limites das minhas atribuições, que estão determinados em lei. Posso até dizer aos senhores que imagino que nós as instituições democráticas do Brasil, contando com a participação e a contribuição de todos os membros do Congresso Nacional, teremos de propor modificações nessas leis; antes, porém, eu tenho que cumpri-las, sobretudo sabendo, como sei — e sei porque vivi isso —, o grau de inconveniência, de dificuldade, e o risco que está em jogo.

Quando assume uma posição, o Presidente da República assim age como titular da soberania que emana do povo, que é quem lhe confere, a ele, ao Presidente da República, a titularidade do exercício da soberania nacional. Por isso mesmo, quando num determinado instante atribui diretamente a outros ordens de presença nas instituições, o Presidente da República age no absolutamente legítimo exercício da sua missão, o que não se poderia dizer do Ministro da Defesa. Em outras palavras, quando adota uma posição em benefício do clima de paz da sociedade brasileira, o Presidente da República está exercendo sua competência plena, total, a mais alta, que só tem limite na Constituição, e esse limite é a soberania nacional, a soberania popular — mas esse não é o limite do Ministro, seguramente não. Por isso mesmo que, quando ouço ou leio certos comentários, admoestações, censuras a respeito de uma determinada posição tomada pelo Presidente da República para assegurar o bem-estar da população, é claro que me indisponho contra isso. É claro, porque isso é um equívoco. É claro que quando assume, na qualidade de titular da soberania nacional, o comando supremo das Forças Armadas, o Presidente da República está agindo de acordo com a responsabilidade de quem tem um mandato conferido por cada uma das cidadãs, por cada um dos cidadãos do Brasil. Por isso é a mais alta voz da Nação, e por isso



mesmo, em determinado instante, quando é necessário que se defenda o interesse predominante do povo brasileiro, o Presidente assume tal responsabilidade, e assume-a legitimamente.

E em seguida, na prática, no instante de estabelecer o processo, as formas de executar essas medidas, o Presidente outorga, como o fez, poderes a quem tem a responsabilidade legal da execução, tal ocorreu quando determinou que tomasse as rédeas das soluções o Comandante da Aeronáutica, e não o Ministro da Defesa, que não tem poderes para isso, que nesse campo sequer é mencionado, na Constituição ou na legislação. E mais: este Ministro sabe — repito: sabe — que não teria competência para adotar as medidas que deveriam ser adotadas. A competência é do Presidente da República, no que tange à defesa e à preservação do controle aéreo no Brasil. A transferência dessa responsabilidade, como fez o Presidente da República, ao Comandante da Aeronáutica está no art. 18 da Lei Complementar, que estabelece que a autoridade aeronáutica é o Comandante da Aeronáutica, sendo obrigatório, portanto, que as instruções sigam os termos e os ritos que a Constituição Federal estabelece.

Meu tempo já está esgotado, como me adverte o Presidente, mas estarei aqui à disposição de todos os eminentes membros da Câmara dos Deputados, todos — digo isso até com muita alegria — os meus colegas de outros tempos. Estarei inteiramente aqui, a qualquer hora, a qualquer instante, em qualquer tempo, hoje ou amanhã, à disposição para os esclarecimentos e o cumprimento do meu dever de prestar a esta Casa as informações que ela julgar necessárias.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO RODRIGO MAIA - Sr. Presidente, o Sr. Ministro poderia continuar mais um pouquinho, porque até agora não conseguimos, ouvindo S.Exa., entender corretamente a posição do Ministério em relação à crise. Até agora não entendemos nada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Veja, a intenção é exatamente o inverso, ou seja, dar aos Deputados condições de perguntar, haja vista que temos aí...

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Estão abertas as inscrições, Sr. Presidente?



O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Há inscrições.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Então, solicito que a Presidência avise ao nobre Parlamentar que me antecedeu que já foram abertas as inscrições.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Certo. Antes, esta Presidência deixa bem claro que a intenção é dar aos Deputados a condição de fazerem suas perguntas, até porque a Comissão de Fiscalização e Controle inaugurou na última audiência pública uma forma diferenciada de procedimento. Estamos sendo transmitidos neste momento pela *TV Câmara*, ao vivo, para todo o Brasil, tal como aconteceu na última audiência pública, Sr. Ministro, e franqueamos aos telespectadores do nosso País, aos nossos eleitores, ao povo brasileiro, a oportunidade de fazerem perguntas a respeito da crise. É o que estamos fazendo neste momento. As perguntas que recebermos serão passadas a cada um dos Srs. Deputados, que são os representantes legítimos do povo brasileiro. Portanto, o povo brasileiro, via *TV Câmara*, por meio do número 0800619619, vai poder fazer perguntas, que a Mesa vai repassar às Presidências da Comissão de Fiscalização e Controle, da Comissão de Defesa do Consumidor e da Comissão de Turismo, para posterior distribuição aos Srs. Deputados. Se os Srs. Deputados quiserem fazer perguntas em nome do povo, para que cheguemos a uma solução definitiva com relação a essa crise, poderão fazê-lo.

Vou repetir o telefone da Câmara dos Deputados: 0800619619. A ligação é gratuita de qualquer parte do Brasil.

Os Deputados, portanto, terão todo o tempo do mundo para fazer as perguntas que couberem tanto ao Ministro quanto aos outros convidados.

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

Sobre esse procedimento, parablenho V.Exa. pela decisão democrática de possibilitar uma maior participação popular na Casa Legislativa. Ocorre que esse assunto é de extrema importância para o País, e portanto acredito que todos os Deputados já vieram aqui com seus questionamentos praticamente prontos, e talvez esses questionamentos não sejam coincidentes com os da população. Sugiro que no intervalo entre as intervenções dos Deputados V.Exa. mesmo leia uma pergunta de um dos telespectadores.

[p6] Comentário: Sessão:0351/07 Quarto
Ta.:Regina Rev.:André Galvão



O SR. DEPUTADO HENRIQUE FONTANA - Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem. Primeiro, quero questionar V.Exa., pois isso não está claro no Regimento. É evidente que todos ouvimos cotidianamente a população brasileira, e estamos aqui para representá-la, mas do meu ponto de vista, quando estamos diante do Ministro da Defesa, do Comandante da Aeronáutica, do Presidente da ANAC e de outras autoridades importantes, regimentalmente, e com toda qualificação, são os Parlamentares que podem fazer questionamentos. Nunca compareci a uma audiência pública que se transformasse em uma espécie de audiência interativa. Valorizo muito a participação da população, mas temos de ter um certo critério e rigor para tratar de um tema dessa magnitude.

Quero, portanto, levantar esta questão de ordem e solicitar a V.Exa. esclarecimentos sobre o funcionamento desta audiência.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - V.Exa. não compreendeu o que eu disse. Informe-me que distribuiria as perguntas aos Deputados, que, se achassem conveniente, poderiam dirigi-las em voz alta aos componentes da Mesa. Está nas mãos dos legítimos representantes da população a decisão. Então, em nada estou extrapolando; estou apenas dando ao povo brasileiro uma chance de participar das audiências públicas desta Casa. Portanto, V.Exa. receberá as perguntas, e se quiser poderá fazê-las, caso contrário não há obrigação alguma.

Concedo a palavra ao Deputado José Múcio Monteiro, Líder do Governo.

O SR. DEPUTADO JOSÉ MÚCIO MONTEIRO - Sr. Presidente, a pessoa que nos ouve em casa dirigirá a pergunta aos Deputados?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Ela vai fazê-la pelo 0800; depois a Mesa distribuirá as perguntas a todos os Deputados, e aqueles que quiserem poderão fazer uso delas.

O SR. DEPUTADO JOSÉ MÚCIO MONTEIRO - Ficamos com a liberdade de fazer ou não essas perguntas?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Com certeza.

Concedo a palavra ao Deputado José Carlos Araújo.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sr. Presidente, quero apresentar uma questão de ordem. É praxe, nesta Comissão que V.Exa. preside, que cada convidado primeiramente explique, fale sobre o assunto, e só depois



responda aos questionamentos. Na minha opinião, não está certo V.Exa. fazer uma triagem das perguntas que receberá do povo e depois distribuí-las aos Deputados. Acho que não está certo. Cada eleitor, se quiser que façamos qualquer pergunta, deve-se dirigir-se a nós, em nosso Estado, pois eles têm o telefone do nosso gabinete. Portanto, que se dirijam ao nosso gabinete. Mas não acho correto dirigirem as perguntas à Mesa para que ela as distribua aos Deputados. Ora, V.Exa. vai ficar com o poder de dar ao Deputado A ou B a pergunta que lhe convier, e isso não deveria acontecer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Não é a minha intenção. Eu disse que as distribuiria a todos. Não vou agir dessa forma, ou seja, dirigindo para A ou B determinadas perguntas. Estou querendo possibilitar a interação. Digo a V.Exa. que na última audiência pública fizemos isso, e a audiência da TV Câmara subiu em 100%. Isso significa que o povo brasileiro está interessado no que fazemos.

Vamos dar seqüência aos trabalhos, caso contrário não avançaremos.

Concedo a palavra ao Deputado Fernando Gabeira.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Sr. Presidente, também levanto uma questão de ordem. Na Comissão de Defesa Nacional tínhamos uma audiência pública com o Presidente da ANAC às 11h. Vou sair agora e tentar um entendimento para ver se podemos e trazer os membros da Comissão de Defesa Nacional para esta reunião.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Convidei o Presidente da Comissão de Defesa Nacional, mas S.Exa. disse que infelizmente não poderia participar.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Então, integramo-nos em parte a esta Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Considero-os integrados, até mesmo porque já haviam sido convidados.

O SR. DEPUTADO RICARDO IZAR - Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Passo a palavra ao Deputado Ricardo Izar.



O SR. DEPUTADO RICARDO IZAR - Sr. Presidente, esta Comissão, na realidade, é de Deputados, e só os Deputados podem fazer perguntas

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Mas V.Exa. fará a pergunta.

O SR. DEPUTADO RICARDO IZAR - Todos aqui poderão fazer perguntas, e mais ninguém. Não há necessidade. Não estamos preocupados com audiência de TV. Estamos preocupados com a solução do problema.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Vou prosseguir com a audiência pública.

Passo a palavra ao Tenente-Brigadeiro-do-Ar Juniti Saito, para fazer sua exposição.

O SR. JUNITI SAITO - Obrigado, Sr. Presidente Celso Russomanno.

Senhores componentes da Mesa, Sras. e Srs. Deputados, pretendo apresentar em rápidas palavras o nosso Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

(Segue-se exibição de imagens.)

A estrutura da Aeronáutica está assim organizada: o Comandante, com seu Estado-Maior, a Secretaria de Finanças e mais 6 grandes comandos setoriais, entre eles o que contém em sua estrutura o Departamento de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

Nossa missão, no que se refere ao Sistema de Controle do Espaço Aéreo, está prevista na Lei Complementar nº 97/1999, que contempla, entre outras atribuições da Aeronáutica, prover a segurança da navegação aérea.

Como a Aeronáutica se desincumbe da tarefa de prover essa segurança aérea? Por meio do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, o SISCEAB.

Na oportunidade de implantação do SISCEAB, a Aeronáutica achou por bem, por ser a maneira mais econômica, sem perda de eficiência, implantar um sistema integrado entre o controle do tráfego aéreo e da defesa aérea, no qual todos os serviços de telecomunicações, informações, meteorologia, busca e salvamento fossem prestados tanto para o controle do tráfego aéreo quanto para a defesa aérea. Assim, então, criamos o Sistema Integrado de Defesa Aérea e de Controle do Tráfego Aéreo — SINDACTA, responsável por todas as informações coletadas pelos



radares e por seus sistemas de alarme antecipado. O objetivo era que esse serviço sintetizasse em um radar as informações para o controle de tráfego aéreo e também para a defesa aérea.

Na verdade, o controle é realizado nessa grande sala, dividida por uma parede. Podemos dizer que todo o aplicativo usado no Brasil é de uma firma nacional. Foi com a implantação do Sistema de Vigilância da Amazônia — SIVAM que essa firma adquiriu a tecnologia. Portanto, quer seja para o controle do tráfego aéreo, que seja para a defesa aérea, o aplicativo utilizado é genuinamente nacional.

Podemos fazer uma ligeira recapitulação sobre como se deu essa formatação. Na década de 70, tínhamos 3 radares de aproximação, em Porto Alegre, São Paulo e Rio de Janeiro, com alcance de aproximadamente 40 milhas, o que permitia a esses aeroportos o monitoramento de pousos e decolagens. Na década de 70, portanto, foi criado o primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea, em Brasília, abrangendo o quadrilátero formado por São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Brasília. E assim sucessivamente foram criados o CINDACTA II no Sul, o CINDACTA III no Nordeste e mais recentemente, em novembro de 2005, foi ativado o quarto CINDACTA, abrangendo toda a região amazônica.

Aqui mostramos a característica do tráfego aéreo brasileiro. Os senhores podem observar que todo o tráfego internacional, quase todo aqui do Sul, passa pelo território nacional, tanto para a Europa quanto para os Estados Unidos. E uma das características principais desse sistema é que ele abrange uma grande área de responsabilidade.

Vejam os senhores que temos demandas distintas por regiões. Por exemplo, 60% do tráfego aéreo ocorre nessa área do CINDACTA I, abrangendo o quadrilátero Brasília, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo. Outro exemplo: tanto no Nordeste quanto no Norte, o tráfego é mais intenso de madrugada, de 0h às 3h. Então, há uma complexa coordenação regional para controlar esses tráfegos.

Nosso território abrange uma área de 8,5 milhões de quilômetros quadrados, mas nossa responsabilidade, em termos de controle do tráfego aéreo e também de vigilância, em termos de busca e salvamento, abrange uma área de 22 milhões de quilômetros quadrados. Toda essa área do Atlântico também está sob nossa responsabilidade. Temos a atribuição — uma demanda que nos é imposta pela

[p8] Comentário: Sessão:0351/07 Quarto
Ta.:Christiane Monteiro Rev.:André Galvão



aviação aérea internacional — de prover a segurança dessa área aqui. E como é feita essa segurança? Por meio de um sistema que monitora, por intermédio de um satélite, qualquer acidente que ocorra dentro daquela área abrangida, não só de aeronave, mas também de navios. Por intermédio de um equipamento, transmite-se a informação para o satélite, o qual por sua vez retransmite os dados para uma estação terrestre, chegando por fim aos CINDACTAs, que são imediatamente acionados. Trata-se então de um sistema de salvamento e resgate por helicópteros ou aeronaves.

Vejam os senhores a enorme área sobre a qual temos responsabilidade. Aqui no Brasil 3 unidades recebem essas informações: em Manaus, em Recife e também em Brasília. Por isso mesmo possuímos um sistema de alerta de busca e salvamento, durante 24 horas do dia, por meio de helicópteros e também de aeronaves KC130, com grande autonomia, o que nos possibilita fazer essa missão de busca e salvamento no Atlântico. Além disso, temos muitos equipamentos de precisão, para medir distâncias, abalizar rotas, a exemplo do famoso NDB, que equipa mais de 235 aeródromos, e também o VOR.

Aqui os senhores podem ter uma idéia da magnitude desse sistema: temos radares, equipamentos de auxílio à navegação, de comunicações, num total, vejam os senhores, de 5.877 equipamentos espalhados por todo o território nacional, que necessitam de manutenção constante. Também dispomos de rede de telefonia operacional para controle de tráfego e defesa aérea, assim como para a rede administrativa. Vejam a magnitude da rede de telefonia. Tudo isso, senhores, corresponde a um patrimônio de mais ou menos R\$ 6 bilhões em equipamentos e infra-estrutura. De 2001 a 2007 foram investidos cerca de R\$ 2 bilhões.

Vale ressaltar também a criação do SIVAM. O custo desse sistema, sem levar em consideração os salários, é da ordem de R\$ 600 milhões, entre manutenção, serviços e investimentos. Para gerenciar todo esse sistema temos quase 11 mil militares e 1 mil civis, portanto, cerca de 12 mil homens. Somados ao pessoal da INFRAERO, totalizam 13.682 homens trabalhando nesse sistema.

Dizem que o sistema é obsoleto. Vejamos se isso realmente acontece. Notem os senhores que no CINDACTA IV, onde estão os sítios de radares, todos os equipamentos são modernos. O sistema entrou em operação em novembro de 2005,



em todo o território nacional, principalmente na Amazônia. Cabe uma ressalva neste ponto, pois vejam que esses tanques são de óleo *diesel*, combustível para que os geradores possam funcionar, porque não há energia elétrica em certas regiões da Amazônia. Transportamos esses combustíveis em aviões e balsas para toda parte da Amazônia. Há vários sítios, todos eles muito modernos e bastante funcionais.

Essa imagem mostra um radar de rota e um radar meteorológico. Esse é um tipo de radar tridimensional para defesa área, transportável, que foi instalado em Sinop. Todos são muito modernos. Em São Gabriel da Cachoeira, por exemplo, contamos com um radar novo, revitalizado. O terminal de Brasília conta com um radar de defesa aérea que pode ser deslocado para qualquer parte do território nacional.

Uma das metas principais que estabeleci é dar continuidade ao processo de reaparelhamento do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro — SISCEAB. Temos um grande déficit na formação de novos controladores de voo. Este ano teremos 373 controladores formados. Recentemente fomos autorizados pelo Presidente a contratar 100 controladores, aqueles que estavam na reserva.

Também temos uma preocupação permanente de apoio ao homem. Entendemos que um homem que tenha suas necessidades básicas satisfeitas, como as de moradia, alimentação, saúde e salário digno, terá condições de dar o máximo de si.

Além disso, continuamos modernizando os radares, a parte de comunicações, o tratamento e a visualização de dados no SINDACTA.

Mais tarde gostaria de falar rapidamente sobre o Sistema CNS-ATM.

A formação de controladores é feita após concurso público, mediante carga horária de 2.125 horas, sendo cerca de 60% destinadas à parte técnica especializada. A jornada de trabalho dos sargentos controladores é de 8 horas diárias, com 2 horas de descanso e um limite de 36 horas semanais. Na jornada atual do CINDACTA I há um exemplo típico: o sargento entra às 6h e sai às 14h, tem uma folga de 24 horas, entra às 14h e sai às 22h, nova folga de 24 horas, entra às 22h e sai às 6h, e aí há uma folga de 48 horas.

Aqui está o CINDACTA I. Trata-se de um sistema revitalizado. Vejam V.Exas. as condições de trabalho desses homens: dispõem de todo o conforto, com

[p10] Comentário: Sessão:0351/07
Quarto:10 Taq.:Paulo Rev.:André Galvão



ar-condicionado, com salas de descanso; enfim, é um sistema muito moderno. Aqui está sendo mostrado os equipamentos que estamos recebendo no CINDACTA II, com sede em Curitiba, que está sendo modernizado e até outubro estará totalmente concluído. Vejam V.Exas. que já está na fase final de montagem, com várias bancadas e equipamentos modernos. Terminada essa sala de Curitiba, a próxima etapa seria então o CINDACTA III, em Recife.

Esse é um exemplo da melhora que estamos implementando nos radares. Trata-se de um radar de aproximação com alcance de 60 a 70 milhas. Toda vez que revitalizamos ganhamos em alcance, e também por 10 anos não teremos mais problemas de obsolescência.

Esse é um radar de vigilância de aerovias. Vejam V.Exas. o ganho em alcance que temos em cada radar desse tipo. Também por mais 10 anos não teremos problemas.

Quero mostrar aqui em que condições nossos técnicos, que não são controladores, trabalham na manutenção desse sistema. Eles são a grande maioria. Essa é a região de Santa Catarina, o Morro da Igreja, onde até neva, em determinada época do ano. Apresento esse exemplo porque essa era uma torre antiga, com radares a descoberto. No inverno o vento chega a soprar a uma velocidade de 100 quilômetros por hora, e por isso mesmo esses radares travavam, não giravam mais. Colocamos Radome para proteger o radar do vento. É uma região em que no inverno as temperaturas podem descer a menos 10 graus centígrados. Aí está um sargento nosso, em meio à neblina. É uma região bastante inóspita. Vejam V.Exas. que há técnicos nossos trabalhando.

Nessa projeção mostramos a controvérsia da Amazônia, região onde a temperatura chega a mais de 40 graus centígrados, com muita umidade. Também estão lá os nossos técnicos, em São Gabriel da Cachoeira, lá no extremo oeste do País.

Essas são as remunerações dos nossos sargentos. O 3º sargento inicia a carreira com essa remuneração. O sargento-controlador tem um pequeno acréscimo, porque ganha 20% sobre o soldo, como compensação orgânica. E um suboficial com mais de 20 anos de serviço recebe essa quantia aqui. Mas isso é geral para todos.



Muito bem. Quero falar sobre o CNS-ATM, porque achamos que esse é o sistema do futuro. E o que é o CNS-ATM? É um conceito operacional de gerenciamento global. O Brasil faz parte desse grupo há mais de 10 anos. Quer dizer, há mais de 10 anos trabalhamos com os Estados Unidos, o Canadá, a Oceania e a Europa para implantar esse sistema, que deverá entrar em operação entre 2012 e 2015, e todo o sistema mundial deverá ser gerenciado por esse novo sistema a partir de 2020.

O que é o CNS-ATM? Toda a parte de comunicações será feita por meio de dados, utilizando-se satélite e algumas estações terrestres. Será a comunicação via satélite, por meio de dados. Haverá pouca transmissão de vozes. A própria navegação será feita por meio de dados, por satélites. A navegação é feita desde o taxiamento da aeronave até o pouso por meio de satélites, com dados, mas sem comunicações. A vantagem desse sistema de satélite é que não haverá obstáculos, e ele controlará vários aviões sem problema algum.

Não tenho dúvida de que esse sistema será civil, porque controlará tráfegos cooperativos, ou seja, tráfegos identificados com plano de voo, para os quais há um *transponder* para identificação. Os tráfegos não-cooperativos precisam de radares para defesa aérea.

Portanto, em rápidas palavras, esse é o sistema de que dispomos para o controle do espaço aéreo brasileiro.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Agradeço a participação ao Tenente-Brigadeiro-do-Ar Juniti Saito, Comandante da Aeronáutica.

Concedo a palavra ao Tenente-Brigadeiro-do-Ar José Carlos Pereira, Presidente da INFRAERO, por 10 minutos.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Sr. Ministro, Sr. Presidente da Mesa, Exmos. Srs. Deputados, entendo que uma audiência como esta é muito mais para que possamos responder perguntas do que realmente dizer o que talvez nem seja do interesse dos Srs. Deputados. Prendendo-me, portanto, estritamente ao tema proposto, em relação à crise que vem acontecendo há bastante tempo, o que tenho a dizer aos senhores é o seguinte: essa crise iniciou-se, na verdade, com as questões da VARIG, que resultaram na saída de operação da frota daquela

[p11] Comentário: Sessão:0351/07
Quarto:11 Taq.:Stella Maris Rev.:André Galv



empresa, o que causou impacto no sistema de aviação civil. Em seguida houve a tragédia com o avião da Gol, depois houve problemas com os controladores, seguindo-se um colapso operacional em uma das maiores empresas do País e um problema complexo no sistema de comunicações, e por fim o atual problema com os controladores. Esta é a situação em que nos encontramos agora.

A posição da INFRAERO desde o início foi a de raciocinar da seguinte forma: qual será o impacto da crise sobre a empresa? Como será a resposta da empresa a essa crise em curtíssimo prazo, de 24 horas a uma semana? Ou seja, como reagir de imediato ao problema? Em seguida, a empresa quis saber se tinha participação ou alguma responsabilidade na crise; em sendo positiva a resposta, tentaria sanar rapidamente o problema. Uma quarta posição era a de manter as autoridades e a cadeia de comando informada sobre tudo que estivesse acontecendo e que fosse do nosso conhecimento. Por último, havia a preocupação de melhorar a integração com os outros elos do sistema, principalmente com a Aeronáutica e com a Agência Nacional de Aviação Civil. Portanto, esse foi o modo de pensar da INFRAERO. Desde a crise da VARIG raciocinamos dessa forma, e mantivemos essa forma de agir.

Com relação especificamente à empresa, é importante que os senhores saibam que qualquer que seja o problema que aconteça no espaço aéreo — uma tempestade, uma frente fria, uma frente equatorial devastando a Amazônia, um radar em pane, um controlador de voo com problema —, o resultado para nós da INFRAERO é sempre o mesmo: milhares de pessoas congestionadas no aeroporto, irritadas e querendo saber o que está acontecendo. Esse é um impacto que a INFRAERO recebe em qualquer crise que apareça. Um exemplo claro ocorreu no Aeroporto de Congonhas, que foi o mais atingido durante todo o período. A sala de desembarque do aeroporto foi projetada para receber 4.100 pessoas. Em uma noite havia lá 14 mil pessoas, evidentemente aborrecidas, e com toda a razão. Esse foi, é e continuará sendo o problema da INFRAERO em qualquer situação de crise, atual ou futura.

Um aeroporto é dividido em sistema de pista de pouso, pátio e terminais de passageiros e de cargas. Em nosso caso, se os nossos terminais não tivessem sido ampliados anteriormente, a crise teria sido muito pior, pois teríamos passageiros



colocados na rua, provavelmente alojados em barracas; enfim, não sei que solução teríamos que tomar.

Com relação às pistas de pouso e pátio, o aeroporto **mais** afetado foi o de Congonhas, em razão de um problema operacional na pista principal, sobre o qual me disponho a responder posteriormente, pois não vou entrar agora em detalhes técnicos sobre pista de pouso.

Meus senhores, o tempo que me resta prefiro deixar disponível para as perguntas dos Srs. Deputados, pois entendo que o que realmente interessa é ouvir, ser interrogado e poder dar uma resposta efetiva.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Agradeço ao Tenente-Brigadeiro-do-Ar José Carlos Pereira a participação.

Concedo a palavra ao Sr. Milton Sérgio Silveira Zuanazzi, da ANAC, por 10 minutos.

O SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI - Deputado Celso Russomanno, Deputada Lídice da Mata, Sras. e Srs. Deputados, vou expor brevemente alguns dados que me parecem fundamentais para o nosso debate nesta audiência pública.

De pronto, penso que a palavra “crise” é muito impactante, e às vezes esconde um conjunto de situações absolutamente reveladoras e importantes, que passam sem a devida atenção durante o debate.

(Segue-se exibição de imagens.)

Trago alguns dados sobre a questão da crise do transporte aéreo brasileiro. E digo com toda a convicção que a situação ora enfrentada está longe de ser uma crise. Diria até que a superamos a partir de 2004.

O transporte aéreo brasileiro de passageiros viveu uma crise aguda entre 1999 e 2003. Primeiro houve a desvalorização do real, o que ocasionou o endividamento das empresas em dólar, que atingiu as principais empresas brasileiras, tanto é que no período tínhamos 3 grandes empresas e uma quarta em crescimento, que era a TAM; duas faliram e uma foi a *débâcle*: a VARIG, a maior de todas elas. Essa crise muito significativa e aguda por que passou o setor de transporte aéreo brasileiro somou-se ao episódio de 11 de setembro de 2001.

[p12] Comentário: Sessão:0351/07
Quarto:12 Taq.:Stella Maris Rev.:André Galv



Depois veio nova desvalorização do real, a partir de 2002 e ao longo de todo o ano de 2003.

Os senhores devem lembrar que em 2003 havia *co-share* entre a TAM e a VARIG, porque ambas operavam no vermelho. Na época o DAC proporcionou um *co-share*, o que na nossa opinião foi uma medida correta, para possibilitar a sobrevivência das duas empresas. Este instrumento durou até abril de 2004.

Os dados que trago são para ilustrar aquilo que penso que fica, às vezes, escondido pela palavra “crise”. Os dados em azul referem-se ao período de janeiro a dezembro de 2006; em vermelho, ao ano de 2005; em verde, ao ano de 2007. Observem o crescimento, a partir de setembro de 2006, quando ocorreu o acidente. A indústria continuou em crescimento em relação ao ano anterior, 2005, que por sua vez já havia apresentado um crescimento grande em relação a 2004. O primeiro trimestre de 2007 superou o primeiro trimestre de 2006, quando não havia crise alguma no tráfego aéreo brasileiro. Estamos vivendo o maior momento, sob o ponto de vista da oferta de assentos, na história de assentos oferecidos pela aviação brasileira.

Vejamos o comportamento da demanda, que é idêntico, segue as mesmas linhas: a oferta cresce e a demanda também. Notem a demanda nos primeiros meses de 2007 em relação a 2006, que era superior à de 2005. Portanto, estamos vendo resultados econômicos positivos de toda a indústria neste momento no País. O gráfico comparativo apresenta dados relativos à oferta e demanda a partir de 2003, mostrando esse crescimento. O período de 2007 também demonstra franco crescimento. Essa tabela exemplifica o que estou dizendo. Esses são os números negativos de 2003, que refletem um momento difícil para a indústria no período 1999-2003. O crescimento em 2004 foi pequeno; em 2005 foi de 18%; em 2006 o setor cresceu 10%. E para 2007, se não houvesse o impacto de infra-estrutura, a previsão era de 18% de crescimento.

Quando à demanda, ou seja, o número de passageiros que voam de avião no Brasil, temos os seguintes dados: 12% em 2004; 26% em 2005; 12% em 2006; previsão de 17% para 2007.

O crescimento de demanda de vôos no Brasil, para os Srs. Parlamentares terem uma idéia, é maior do que o crescimento na China.



Agora vamos falar dos vôos internacionais. Conforme mencionou o Brigadeiro J. Carlos, no ano passado tivemos uma grave crise, em consequência da perda dos vôos internacionais da VARIG. Para o setor essa perda gerou um impacto imenso, muito maior do que esta que estamos vivendo hoje. Como se pode ver pelo gráfico, as linhas de vôos internacionais eram crescentes. A partir de maio do ano passado elas caíram. Iniciamos 2007 numa posição melhor do que a em que paramos, mas muito aquém ainda da posição que tínhamos em 2004, 2005 e 2006.

Repito: estou referindo-me à participação das empresas brasileiras em vôos internacionais. As empresas estrangeiras cresceram muito nesse mercado deixado pela VARIG.

Nesse gráfico, a demanda tem comportamento idêntico; ou seja, a oferta de assentos por empresas brasileiras diminuiu, e a demanda também diminuiu, mas o que vemos já é uma ligeira recuperação e a perspectiva de as empresas brasileiras voltarem ao mercado internacional. Aliás, isso está ocorrendo; inaugurou-se até um vôo para Milão esta semana, e a Gol está com vários vôos para a América do Sul, bem como a própria VARIG, cujo retorno se deu a partir de dezembro do ano passado.

Na comparação entre oferta e demanda, os índices mostram o mesmo. Teremos a mesma queda. E aqui vemos os números que justificam a perda que tivemos no internacional. Volto a dizer: o impacto no turismo — depois, com certeza, a Sra. Jeanine vai falar sobre isso — não é tão grave quanto o impacto na indústria brasileira de aviação comercial, relativamente à perda dos assentos da VARIG.

Agora vamos falar um pouco de investimentos, para continuar provando que as empresas não sentem a crise; pelo contrário, elas estão em franco investimento. A TAM captou na BOVESPA e na Bolsa de Nova Iorque R\$ 1,560 bilhão; a Gol captou R\$ 500 milhões; a VRG, com um novo sócio, entrou com R\$ 307 milhões; a BRA entrou com 9 sócios agora, e com R\$ 180 milhões; a Ocean Air capitalizou esta semana novos sócios e R\$ 170 milhões; na TRIP entrou um sócio novo, com R\$ 40 milhões. E a Gol agora acabou de comprar a VRG, por R\$ 648 milhões. Então, os investimentos no setor entre o ano passado e este ano estão na casa de R\$ 3,4 bilhões. As empresas prestadoras de serviço estão apostando no crescimento, e não em paralisação ou decréscimo da atividade econômica.



Essas são as novas empresas que surgiram este ano. São 4, todas elas regionais. Algumas os senhores já conhecem.

Vamos falar da construção de linhas. Trago esse assunto porque vemos que nos jornais e nesta tribuna se comete erro ao dizer a ANAC, quando surgiu, ampliou vôos, e por isso impactou o espaço aéreo, impactou a infra-estrutura aeroportuária. Quero falar um pouco sobre isso. Primeiro, a ANAC não libera um horário de vôo sem ouvir o DCE/INFRAERO. Nem a ANAC nem o DAC nunca o fizeram. Temos a chamada Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas — COMCLAR, que é decisiva. Sem o seu o.k. e o da INFRAERO quanto ao espaço aéreo não autorizamos uma nova linha, e não poderíamos fazê-lo. Não adianta autorizá-la e não haver espaço no aeroporto, ou não haver controlador suficiente para acompanhá-la. Então, quero assim desmontar esse estereótipo que se criou, como se estivéssemos autorizando linhas a rodo sem qualquer consulta e por isso causando os impactos que estamos sofrendo. Isso não é verdadeiro.

Vejamos: entre março de 2006 e março de 2007, esse é o número de vôos regulares domésticos no Brasil; e — pasmem! —, tínhamos 1.406 vôos em março de 2006, e temos 1.406 em março de 2007, exatamente o mesmo número de vôos. Chegamos até a ter uma queda, que corresponde exatamente à diminuição dos vôos da VARIG, mas depois isso foi recuperado, porque as demais empresas acabaram aumentando seus vôos. Hoje esse é o número de vôos, e o número de empresas subiu de 19 para 22. Então, não cresceu muito o número de empresas prestadoras de serviço, e não cresceu o número de vôos.

O próximo *slide* mostra o número de movimentos, pousos e decolagens que temos mês a mês. Alguém pode dizer que os vôos não cresceram, mas as empresas aumentaram o volume de movimento; é verdade, aumentou um pouco, mas nada muito significativo: de 47.684 movimentos em março de 2006 para 47.984 movimentos em março de 2007. Está havendo uma pressão de demanda. Temos possibilidade de crescer mais do que isso, do ponto de vista da demanda. Há gente querendo viajar e as empresas estão querendo investir. Então, realmente temos que fazer os investimentos necessários para promover esse crescimento.

A conclusão é que não houve modificações nesse sentido. Não foi isso que impactou o setor. O que mudou, é importante dizer aos Srs. Parlamentares, é que as

[p13] Comentário: Sessão:0351/07
Quarto:14 Taq.:Celita Rev.:Patrícia Maciel



empresas, para terem ganho de competitividade, fizeram com que as suas malhas se integrassem mais. Então, hoje um avião que hoje de Montevidéu às 6h termina suas atividades em Macapá às 2h da manhã; essa aeronave é utilizada o dia inteiro. Quando nós temos qualquer impacto no sistema, seja também por problemas meteorológicos, o impacto em todo o País é mais verificado, é mais visível, é mais observado. Essa é a desvantagem de uma malha integrada. Qual é a grande vantagem? Preços. Ela baixa os preços das passagens aéreas no Brasil. Ao caírem os preços, aumenta o número de usuários, como estamos vendo. Esse é outro dado importante.

Bem. Então, se não foi a aviação comercial que cresceu, deve ter sido a aviação geral, os aviões particulares, os táxis aéreos e tal. Está aqui o registro da aeronáutica brasileira desde 1996. Esse é um crescimento constante. Em 2006 estávamos com 11.113 aeronaves registradas no Brasil. Hoje, estamos com 11.162. Certo? Então, vejam que não temos crescimentos muito significativos, no sentido de que a aviação geral esteja impactando também isso. E aqui, as grandes empresas; vemos também um decréscimo no número de aeronaves. Tínhamos, em março de 2006, 223 aeronaves acima de 60 assentos; hoje estamos com 221. Exatamente 74 aeronaves da VARIG foram substituídas por 21 da VRG até hoje, e evidentemente temos o crescimento especialmente da Gol, da TAM e da Ocean. Então, na verdade não tivemos esse impacto.

E aí vem a pergunta: mas então, como é que há muito mais gente transportada, há muito mais demanda, se o número de aeronaves é o mesmo? Este também é um fato novo na aviação comercial brasileira: aumentou o porte dos equipamentos. Alguns anos atrás um Fokker 100 da TAM, por exemplo, tinha 108 lugares. Os 737 da VARIG tinham de 124 a 126 lugares. Hoje temos aeronaves da Gol e da TAM voando com 156 lugares, algumas com 178 lugares. A mesma aeronave faz o mesmo voo. Portanto, é ela que está proporcionando o aumento de demanda.

Ainda do ponto de vista de aeronaves, fisicamente falando, estamos com uma diminuição, com relação há um ano.

Por último, ouvimos também muita crítica: isso acontece e a ANAC não faz nada. Mas, ao contrário, nossa ação nesses episódios é muito intensa. O usuário



que procura nosso SAC em todos os aeroportos brasileiros — e não há aeroporto grande sem SAC — preenche uma ficha chamada Impresso de Sugestão e Reclamação, ou ISR. Recebemos por atraso de vôos 1.780 ISRs, por mau atendimento 580, por extravio de bagagem 876, por cancelamento de vôo 1.368, por *overbooking* 991. Nossos fiscais vão até a empresa verificar se a reclamação do usuário é procedente. Se considerarem procedente, fazem os autos de infração. Estão aqui descritos os nossos autos de infração, feitos no ano passado: 676 por atraso, 411 por mau atendimento, 458 por bagagem, 434 por cancelamento de vôos e 462 por *overbooking*.

Na verdade há a atuação do Poder Público, do órgão fiscalizador, sobre a prestação de serviços pelas empresas. Evidentemente, as empresas têm direito a recurso, como determina a própria lei brasileira, mas muitas delas, quando autuadas, pagam devidamente as multas. Em 2007, já tivemos 382 reclamações, que estão em fase de autuação e de multa. Observamos que mau atendimento, bagagem, especialmente atraso e cancelamento de vôo são as maiores reclamações neste período.

Era o que tinha a dizer. Estamos à disposição dos Srs. Parlamentares para as respostas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Obrigado, Sr. Milton Sérgio Silveira Zuanazzi, pela sua exposição.

Tem a palavra a Sra. Jeanine Pires.

A SRA. JEANINE PIRES - Obrigada.

Sr. Presidente Celso Russomanno, Deputada Lídice da Mata, Presidenta da Comissão de Turismo, que nos honra com o convite que fez, Deputado Cezar Silvestri, da Comissão de Defesa do Consumidor, Ministro Waldir Pires, membros da Mesa e Sras. e Srs. Deputados, a pedido da Ministra Marta Suplicy e a convite da Deputada Lídice da Mata, gostaria de apresentar o turismo brasileiro, sob o ponto de vista da importância que tem essa atividade para o desenvolvimento socioeconômico, para a geração de emprego e renda e sobretudo para a entrada de divisas e para a balança comercial do nosso País. Para isso, vou apresentar 7

[p14] Comentário: Sessão:0351/07
Quarto:15 Taq.:Denise Honda Rev.:Patrícia Maciel



transparências que trazem dados a respeito de desembarques de passageiros em vôos nacionais e mostram que houve um grande crescimento desde 2003.

(Segue-se exibição de imagens.)

Esse crescimento já se verifica também nos meses de janeiro e fevereiro do ano de 2007. Tivemos 7,5 milhões de desembarques de passageiros em vôos nacionais em janeiro e fevereiro do ano passado; este ano já temos 8 milhões e 72 mil passageiros, ou seja, uma variação de quase 7% em desembarques. Os dados são da INFRAERO.

No que diz respeito ao trabalho que a EMBRATUR desenvolve, que é a promoção e a atração de visitantes estrangeiros ao Brasil, tivemos um crescimento de desembarques de 5,4 milhões para 6,8 milhões de 2003 a 2005. No ano de 2006 verificamos um decréscimo, exatamente como o Presidente da ANAC mencionou, devido à saída da VARIG do mercado internacional, o que impactou, sobretudo a partir do mês de julho do ano passado, a oferta de assentos em nosso País.

O próximo dado mostra a entrada de turistas no Brasil. O dado anterior era sobre desembarque. São os brasileiros e estrangeiros chegando ao Brasil. Esse número aponta um crescimento desde o ano de 2002 até 2005, com uma pequena queda de mais ou menos 300 mil passageiros também no ano de 2006, devido à saída da VARIG. No ano de 2007, no que diz respeito ao desembarque de passageiros, registra-se uma pequena variação de janeiro e fevereiro em relação a 2007. Tínhamos em 2006 um total de 1,240 milhão de desembarques; temos agora 1,150 milhão de desembarques. Há praticamente uma estabilidade desse número.

A informação mais importante que gostaríamos de passar aos Srs. Deputados é a que mescla o número de turistas que vieram e os gastos feitos por eles no Brasil, as divisas que o nosso País arrecadou, enfim, o que eles gastaram na sua viagem ao Brasil — é exatamente o que mostra a última barra, que está em azul. Isso mostra que nem sempre o número de visitantes por si só é importante; o que vale é que seu gasto seja alto, e portanto traga divisas para o Brasil.

Podemos comparar o ano de 2000 com os de 2005 e 2006. Temos uma estabilidade, um dado parecido quanto ao número de visitantes. No entanto, os números do Banco Central e do gasto por visitante são infinitamente superiores, se comparados com os do ano anterior. A corrente cambial turística de 2003 até 2007



representa o gasto dos brasileiros no exterior e a entrada de divisas, ou seja, receita mais despesa cambial do turismo. Ela tem uma variação de 17,5% em 2005 em relação a 2006; ou seja, é uma corrente cambial positiva, levando-se em consideração o que os brasileiros gastam, a diferença cambial e aquilo que os estrangeiros trazem de divisas para o País. Isso coloca o turismo como o quinto item da pauta de exportação do Brasil, com uma arrecadação de US\$ 4,3 bilhões em 2006.

Em 2007 batemos novamente recordes de entrada de divisas; ou seja, em janeiro de 2006 recebemos US\$ 402 milhões. Este ano foram US\$ 484 milhões, em janeiro. Em fevereiro do ano passado tivemos a entrada de US\$ 359 milhões. Este ano, foram US\$ 814 milhões. Ou seja, temos um acumulado, somente nos meses de janeiro e fevereiro, de US\$ 898 milhões, no que diz respeito à entrada de divisas com a vinda de visitantes estrangeiros para o País.

Por último, trago a informação do crescimento, comparando o ano passado com 2005, de 11,77% na entrada de divisas no Banco Central com os gastos dos turistas, e um crescimento de 7% nos desembarques domésticos.

Além desses números, que foram desenvolvidos a partir da política nacional de turismo e do Plano Nacional de Turismo que o Presidente Lula lançou em 2003, quero ressaltar um trabalho muito próximo, desenvolvido pelo Ministério do Turismo em parceria com a ANAC e a INFRAERO, no que diz respeito à descentralização da vinda de vôos internacionais para o Brasil. Tínhamos em 2003 uma concentração de quase 90% dos vôos internacionais em Guarulhos. Hoje Guarulhos recebe 70% dos vôos internacionais. Crescemos no Nordeste, com o recebimento de vôos a partir da Europa, e agora crescemos a partir dos Estados Unidos.

Os números que o Ministério do Turismo traz mostram um aumento da arrecadação com o crescimento do gasto dos visitantes, um número maior de visitantes, e algo importante para o desenvolvimento socioeconômico do País: a descentralização da chegada, sobretudo no Nordeste, que é um novo portão de entrada. É uma atividade econômica que muda a história da Região Nordeste do Brasil, com esse novo portão de entrada internacional.

Os dados que temos sobre as perspectivas de crescimento do turismo internacional, como mostra não só o Banco Central, mas também a organização



mundial WTTC, indicam que até 2018 o Brasil será o terceiro país no mundo a gerar mais empregos com a atividade turística.

Além da VARIG, recentemente adquirida pela Gol, com o que será retomada uma série de linhas — o que é importantíssimo para a aviação brasileira —, temos outras empresas. A partir de julho Brasília começa a receber vôos da TAP. O Rio de Janeiro vai receber mais vôos da TAP. A Air France começa a voar para o Rio de Janeiro. A Delta e a American Airlines interessam-se em começar a voar para o Nordeste brasileiro. Há um crescimento de mais de 20% nos vôos *charter* internacionais para o Brasil. Ou seja, todos os indícios mostram a importância econômica que o turismo tem para o País.

[p16] Comentário: Sessão:0351/07
Quarto:17 Taq.:Leandro Rev.:Patrícia Maciel

Quero apresentar a informação de uma pesquisa anual de conjuntura econômica do turismo que a Fundação Getúlio Vargas desenvolve para o Ministério do Turismo, pesquisando o desempenho de 7 setores da economia do setor: agências de viagens, companhias aéreas, locadoras de automóveis, meios de hospedagem, operadoras de turismo de receptivo, operadoras de turismo e promotores de feiras e eventos: 80 empresas pesquisadas tiveram um faturamento, ano passado, de R\$ 29,6 bilhões, 80 empresas desses 7 segmentos de turismo. Somente no final do ano passado elas empregavam quase 82 mil pessoas nas Unidades da Federação. Somente essas 80 empresas. Esses dados mostram um pouco o otimismo do setor e uma perspectiva não só de crescimento de faturamento, mas de geração de emprego e de atendimento a mais visitantes, dentro do mercado doméstico.

São essas as informações que a Ministra Marta Suplicy pede que tragamos a esta Casa. Agradecemos a oportunidade, Deputado. Ficamos à disposição para contribuir para os trabalhos.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Obrigado, Sra. Jeanine Pires, Presidenta da Empresa Brasileira de Turismo — EMBRATUR.

Passo a palavra ao Sr. João Quirino, que gostaria de fazer uma pequena consideração, para depois iniciarmos os debates.



O SR. JOÃO QUIRINO JÚNIOR - Sr. Presidente, Deputado Celso Russomanno, muito obrigado pelo convite para falar em nome da Associação Brasileira de Agências de Viagens.

Sr. Ministro de Estado da Defesa Waldir Pires, Sr. Tenente-Brigadeiro-do-Ar, Comandante da Aeronáutica Juniti Saito; Sr. Tenente-Brigadeiro José Carlos Pereira, Presidente da INFRAERO; Sr. Milton Zuanazzi, Presidente da ANAC; Sra. Jeanine Pires, Presidenta da EMBRATUR, Sras. e Srs. Deputados, tenho pequenas considerações sobre o segmento do turismo como atividade econômica.

Acompanhamos muito de perto, com apreensão, esses últimos acontecimentos que envolvem a aviação comercial brasileira. Estimamos nesse período uma queda na nossa receita bruta de 35% a 40%, o que é bastante significativo em termos de economia. Hoje geramos no Brasil aproximadamente 1 milhão de empregos diretos.

Sr. Presidente, gostaríamos de deixar registrado que, além dessa preocupação com o momento atual — o qual temos certeza de que será superado, porque em breve teremos a normalidade dos serviços — e da queda da receita líquida das agências de viagens no Brasil, sofremos também com uma pesada carga tributária. Gostaria de deixar isso registrado nesta Casa.

Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Muito obrigado.

Quero registrar a presença do Presidente da Confederação Nacional dos Usuários de Transportes Coletivos Rodoviários, Ferroviários, Metroviários, Hidroviários e Aéreos, o ex-Deputado José Felinto.

V.Exa. tem a palavra, Deputada.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sr. Presidente, embora eu não seja membro de nenhuma das 2 Comissões, fiz questão de vir aqui hoje porque todos estamos preocupados com a situação do tráfego aéreo no Brasil. Tivemos aquele evento do dia 30 de março, a paralisação dos aeroportos, tivemos as reivindicações dos controladores aéreos, tivemos o acordo feito com eles pelo Governo, e não ouvi o Ministro da Defesa, particularmente, nem o comandante da Aeronáutica tocarem nesse assunto. Gostaria que, antes de começarem os debates...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Deputada, isso não é uma questão de ordem, por gentileza. Isso é uma pergunta. V.Exa. pode fazer perguntas durante os debates. Isso não é uma questão de ordem.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - (*Início fora do microfone. Ininteligível.*) ...antes que os debates comecem, eu quero saber se o acordo com os controladores vai ser cumprido ou não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Deputada, V.Exa. chegou aqui depois e não ouviu as minhas explicações. Eu disse que o debate era essencial para que todos os Deputados fizessem suas perguntas. O Ministro abriu mão de falar durante um tempo maior justamente para que os Deputados pudessem fazer suas perguntas. V.Exa. inscreva-se, e terá todo o tempo para o debate.

Vou passar a palavra aos Parlamentares que tiveram a iniciativa de pedir a audiência pública, primeiramente ao Deputado Índio da Costa, autor do requerimento. V.Exa. tem a palavra por 5 minutos.

O SR. DEPUTADO ÍNDIO DA COSTA - Como autor, não são 10 minutos regimentais e mais 5 minutos de prorrogação, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Pois não.

O SR. DEPUTADO ÍNDIO DA COSTA - Pelo Regimento Interno, parece-me que são 10 minutos e mais 5 minutos de prorrogação, se for necessário.

Eu vou tentar ser breve, mas gostaria de dispor do tempo regimental.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Veja bem, nós determinamos, no começo da audiência pública, em acordo, que os Deputados autores disporiam de 5 minutos, com direito à réplica e tréplica, e os demais teriam direito a 3 minutos, com direito à réplica e tréplica, e vou explicar a V.Exa. o porquê disso: temos muitos inscritos; juntamos 3 Comissões para poder fazer esta audiência pública, e vamos inclusive alternar a Presidência dos trabalhos, a fim de que todos possam falar. De modo a contemplar todos os Deputados, achamos um *modus operandi* que atenderia a todos; afinal de contas, todos querem fazer perguntas. É uma crise que se estende pelo Brasil, e acho que todos os Parlamentares têm direito a perguntar.

[p17] Comentário: Sessão:0351/07
Quarto:18 Taq.:Cláudia Márcia Rev.:Patrícia Maciel



Então, V.Exa. disporá de 5 minutos, e depois terá direito à réplica e tréplica, como os outros autores, porque temos, além de V.Exa., mais 3 autores que farão perguntas.

O SR. DEPUTADO INDIO DA COSTA - Vou tentar concentrar-me nos 5 minutos, e peço a sua paciência se não conseguir, de acordo com o art. 221, § 2º, do Regimento Interno da Casa.

Bem, como eu disse há pouco, em conversa com o Deputado Fernando Gabeira, do Rio de Janeiro, estava quase levantando-me para sair, Sr. Presidente, porque parecia que não há crise alguma, que o País está bem, que os aeroportos estão funcionando bem, que não há dificuldade, que o turismo está crescendo, e talvez ao sair desta sala eu acorde do sonho, mas antes de que o fizesse ouvi o representante da ABAV dizer que as agências de viagem perderam 40% do seu faturamento.

Ora, sou co-autor da política de turismo do Rio de Janeiro, juntamente com o hoje Deputado Otavio Leite, que é também militante no setor há muitos anos. Estamos acompanhando essa crise numa cidade eminentemente turística, que necessita bastante dessa atividade. Então, quero trabalhar aqui com algumas preliminares.

Primeiro, eu confio absolutamente na Força Aérea, na Aeronáutica; acho que a desmilitarização do setor não influi em nada. Ou seja, na minha opinião, tanto faz retirar ou não essa competência dos militares. Não acredito também, Sr. Ministro, que essa seja uma questão de solução política, como V.Exa. disse. É claro que ouvir as partes é importante para o processo, mas acho que essa é uma questão de gestão, seja com os militares, seja sem eles. Não quero entrar nesse mérito.

Aliás, admiro bastante o trabalho dos militares e acho que eles, sem sombra de dúvida, com o apoio do Governo, são capazes de fazer com que essa crise deixe de existir. Mas é difícil, quando, num motim, um superior das Forças Armadas intervém e diz que não pode ser assim, que apesar do motim a Aeronáutica não pode cumprir a lei que determina o afastamento imediato dos envolvidos no motim.

E falo, neste caso, especificamente do Sr. Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva, que irresponsavelmente interrompeu a atividade que a Aeronáutica estava desenvolvendo na sua ação contra o motim.



Com isso milhares de pessoas, não só nos aeroportos com atrasos, estão com dificuldades para pegar o seu voo. Na segunda-feira não consegui voltar do Rio de Janeiro. Aliás, o Deputado Fernando Gabeira enfrentou o mesmo problema. Não conseguimos vir na segunda-feira. Houve um problema enorme com passagens esgotadas. Muitas pessoas queriam vir mais cedo porque estavam preocupadas com a possibilidade de não chegar em tempo na terça-feira.

[P18] Comentário: Supervisor.:Neusinha

É óbvio, há no mundo inteiro, não só no Brasil, um crescimento do uso dos aviões. As pessoas estão cada vez mais querendo viajar, a terceira idade cresceu, têm mais tempo ocioso, o preço das passagens, por conta da tecnologia, está cada vez mais baixo. Isso dá acesso. Mas sabíamos disso em 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003. Quer dizer, a crise, que não é crise, no setor privado é uma crise no setor público, é uma crise do ponto de vista do controle do tráfego aéreo, o que deixou 154 famílias, infelizmente, sem um membro da sua família — estamos falando de vidas.

[p19] Comentário: Sessão:0351/07
Quarto:19 Taq.:Helena Rev.:Patrícia Maciel

Ministro, minha solicitação de vossa vinda aqui com os companheiros do Governo foi justamente para tentar entender o que está acontecendo em defesa de 2 coisas básicas: primeiro, das pessoas e da vida das pessoas; segundo, o que é absolutamente natural que queiramos saber, de que forma que, a partir da transparência do Governo, coisa que não vem acontecendo até então, nós, Parlamentares, não importa se governistas ou não, somos todos brasileiros, podemos ajudar para que essa crise desapareça.

Tenho uma lista de perguntas. Vou tentar ser breve, mas peço que V.Exa. tome nota, porque ouvi-o atentamente dizer que ainda está sendo feito um diagnóstico, apesar de ter visto um diagnóstico bem apresentado por vários dos setores, entre a Aeronáutica, a ANAC, a INFRAERO, enfim, as informações importantes do nosso turismo. Quero saber, em primeiro lugar, qual é a data efetiva de solução desse problema que estamos vivendo? Na sua opinião, Ministro, quais são as causas concretas dos principais problemas que levaram à crise que estamos vivendo hoje? O número insuficiente de controladores? Os baixos salários, considerados baixos por determinadas pessoas? Os equipamentos obsoletos? A insatisfação dos controladores com o comando militar? Será que é isso? Há quanto tempo foi detectado esse problema? Quais medidas de fato foram tomadas? Ouvi



atentamente sua explanação e fiquei encantado com a gentileza e cordialidade de V.Exa., mas não ouvi nenhum dado concreto. O que foi feito efetivamente até agora para tentar resolver o problema que estamos vivendo? Existe, na opinião de V.Exa., na qualidade de gestor dessa área, a possibilidade de desmilitarizar — e agora acertando a palavra — esse setor? V.Exa. acha que isso pode trazer uma solução para a crise? Quais são os países, além dos Estados Unidos, onde o controle do tráfego aéreo é feito por uma agência civil? Quais são os outros exemplos? E aí aproveitando, qual é a função objetiva da ANAC?

Sr. Ministro, vou concentrar todas as perguntas para V.Exa. por uma razão simples: entendo que esse é um problema do Governo, não entendo que seja um problema da Aeronáutica, da ANAC e não somente do Ministério. E, neste caso, o maior representante do Governo é V.Exa., o Ministro. Por isso, vou dirigir as perguntas a V.Exa., enfim.

Nesses países onde as agências civis funcionam controlando o tráfego aéreo, quais são as normas que regem esse setor que poderiam ser adaptadas para o caso brasileiro? De que forma — e aí de maneira mais clara — nós, Parlamentares, podemos dar nossa contribuição, independentemente de sermos ou não governistas? Na opinião de V.Exa., a segurança dos vôos está garantida? Quer dizer, as pessoas que estão saindo neste momento de São Paulo, ou indo para São Paulo, para o Rio, para Porto Alegre, enfim, estão de fato seguras?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Desculpe, Deputado. Quero pedir àqueles que não estiverem interessados na audiência pública — é um assunto importante o que estamos discutindo — que, por favor, saiam do plenário, porque não dá para o orador usar a tribuna para falar com todo esse barulho que estamos ouvindo. Por favor.

O SR. DEPUTADO INDIO DA COSTA - Obrigado, Presidente.

Ministro, existe um grupo de oficiais acima dos controladores capaz de supervisionar o controle aéreo ou isso é de fato uma operação que está na mão dos controladores e não há um acompanhamento permanente por algum superior? Digo isso *on line*, no mesmo momento. Quais os projetos de reforma do setor que de fato estão sendo estudados? Quer dizer, V.Exa. dizer assim: “Nós estamos fazendo um diagnóstico, avançando com ele.” Está bem, mas qual o caminho que esse



diagnóstico está tomando? Na opinião de V.Exa., ouvindo os técnicos todos, qual é o modelo ideal para o Brasil de sistema de controle aéreo?

Em relação aos investimentos dos aeroportos, por que a maior parte deles tem sido feita nas construções e não nas pistas? E por que a maior parte dos investimentos, aí já no sistema como um todo, feitos não apenas nos aeroportos tem sido efetivamente na construção em aeroportos e não nos sistemas, que sabemos ser necessário?

Segundo a imprensa, não vou ficar dando muitos detalhes — tenho em mãos a *Folha de S.Paulo*, *O Globo*, a revista *Veja* —, o objetivo é transformar os aeroportos em centro comercial e em área de entretenimento. Aliás, acho correto que os aeroportos do mundo inteiro passem a ser centros de entretenimento e lazer para atender às pessoas que aguardam o voo. Esse é um estudo da EMBRATUR, de 1995, 1997; enfim, já é um estudo de bastante tempo. Mas faço uma pergunta: por que o Governo não licitou para que esse recurso então fosse privado? Por que nós, que pagamos impostos, tivemos que financiar uma obra que o setor privado certamente financiaria, e digo especificamente da expansão dos aeroportos, se a exploração de qualquer *shopping center* neste país é feita exclusivamente com recurso privado?

Dentro dessa pergunta, quero deixar clara a minha preocupação com o fato de que o maior valor havido tenha sido nas obras aeroportuárias e não nos sistemas que dão segurança às pessoas que voam de avião por este País.

O Presidente Lula disse ano passado claramente que faria um investimento forte no setor aéreo. Segundo as análises do orçamento, o percentual que foi liberado até agora não chega a 5%. Quer dizer, estou falando do orçamento que foi destinado ao setor este ano. Quero confirmar com o Ministro se esse dado é verdadeiro.

Teria milhares de perguntas a fazer, vou tentar me manter dentro do tempo. Gostaria só de lembrar ao Dr. Milton Sérgio, Diretor-Presidente da ANAC, o seguinte: se o sistema de reclamação nos aeroportos com a ANAC deixar de ser burocratizado e passar a ser um terminal na frente do passageiro, pode ter certeza de que vão sair de 500, de mil reclamações, para 40 mil, 70 mil reclamações. Basta dar acesso ao usuário do sistema, que certamente a ANAC vai ter como multar mais



as companhias aéreas, para que cumpram as regras, por um lado, e, por outro, ter acesso às informações necessárias, para que possa melhorar o sistema aéreo.

A Gol comprou a VARIG. Cria-se um duo monopólio no mercado. A pergunta: qual é a estratégia do Governo para que os usuários dos sistema aéreo não fiquem na mão de um duo monopólio e que, com isso, não façam o que bem queiram, não só com os atrasos, mas também com os valores das passagens aéreas?

Uma pergunta que gostaria de deixar também é em relação à função clara da ANAC. O que faz a ANAC efetivamente? Ela funciona como uma Agência Reguladora? Ela regula de fato o mercado? Quer dizer, que tipo de regras a ANAC define? Qual é o poder efetivo dela nesse sistema? Esta semana, a INFRAERO demitiu pessoas por corrupção, falta de subordinação, incompetência, por causa da falta de investimento do Governo, que precisou encontrar alguém para pagar a conta? Qual é a razão da demissão das pessoas na INFRAERO nesta semana?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Deputado, V.Exa. extrapolou o tempo que lhe foi dado.

O SR. DEPUTADO INDIO DA COSTA - Não, de acordo com o Regimento Interno. Sou da CCJ. Estou estudando o Regimento Interno a fundo.

Gostaria de concluir minha intervenção com uma pergunta recebida pela Central de Comunicação Interativa — 0800 da Câmara, que acho uma excelente idéia. A Sra. Edna do Carmo Braga, de Aracaju, disse o seguinte: “*A base aliada do Governo não quer a instalação da CPI do Tráfego Aéreo. Qual é a opinião do Ministro da Defesa com relação à instalação da CPI?*”. E vou complementar, Sr. Ministro, depois de todas essas perguntas e dúvidas, que não são minhas, mas da sociedade, V.Exa. entende que a CPI não é necessária?

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Vou passar a palavra aos outros Deputados autores do requerimento e, depois de ouvidos os autores, o Ministro e os convidados responderão em bloco.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - V.Exa. tem a palavra.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, apenas queria perguntar qual é a dinâmica que V.Exa. adotará em relação aos procedimentos de inscrição dos Deputados. Não sou membro desta Comissão, mas sou interessado no assunto. Sou um dos autores da proposta de instalação da CPI e gostaria de saber de V.Exa. se os Deputados que não são membros das Comissões terão oportunidade de perguntar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Estou seguindo a ordem de inscrição. Temos três Comissões representadas nesses trabalhos e mais a Comissão de Defesa na condição de convidada. A maioria dos Deputados são membros de uma dessas Comissões.

Portanto, estou seguindo a ordem de inscrição e acredito que os Presidentes que ocuparem esta Presidência farão o mesmo.

O Deputado Vadão Gomes tem a palavra.

O SR. DEPUTADO VADÃO GOMES - Sr. Presidente, queria agradecer pela iniciativa a todas as Comissões e também a presença aos convidados, que prontamente compareceram a esta audiência de maneira mais rápida do que estamos acostumados a observar.

Ao parceiro Comandante Maior, Ministro Waldir Pires, quero externar nossa gratidão pela presteza em atender ao nosso convite.

Entendo que houve um pouco de exagero em relação ao número de convidados pela relevância do assunto e pela necessidade de uma ação mais conclusiva. Quando apresentei o requerimento, não foi para convocar no primeiro momento, mas para termos alguns dados para a Comissão de Fiscalização e Controle, da qual faço parte, sugerir ou mesmo contribuir para a solução desse grave problema que estamos vivendo no transporte aéreo, especialmente de pessoas. Mas penso que é interessante esta nossa reunião.

Sou de São Paulo, onde está o aeroporto com maior número de problemas. Vejo Congonhas com superlotação e vejo Campinas abandonado em termos de fluxo de pessoas. O que se questionava no início — e penso que o Presidente da ANAC tem condição de responder a isso de forma mais objetiva — diz respeito ao uso alternativo dos aeroportos. Por que não usar os aeroportos alternativos em São Paulo e no Rio de Janeiro, porque é o mesmo caso? Há mais de uma pista em



operação, algumas superlotadas e outras em total desuso, para passageiros. A sensação que temos é de que o uso do Aeroporto de Congonhas está à mercê ou em benefício das próprias companhias, que têm interesse financeiro. Os vôos *charters* são operados normalmente em Congonhas. Não vejo isso de forma razoável. Os vôos de turismo, que deveriam ser mais zelosos até do que os vôos de interesse econômico ou executivos, poderiam ser melhor acomodados nos Aeroportos de Cubica e de Viracopos, em Campinas, mas não há essa preocupação.

Assistimos à monumental reforma do Aeroporto de Congonhas. Vimos que não houve nenhum procedimento operacional de pista. Operava-se um ano atrás com sistema obsoleto de aproximação, o ADF. Há pouco mais de um ano, não havia preocupação com essa infra-estrutura operacional, apenas com a infra-estrutura para passageiro, com obra e concreto.

Sei que todos os senhores pegaram o avião nivelado — não é o bonde andando — entraram nele. Nem todos têm responsabilidade passada, mas há um problema e temos que encontrar uma solução. Gostaria de saber do Ministro Waldir Pires o que vamos fazer? Quais são as soluções?

Queria perguntar também ao Presidente da ANAC, que, pela nossa legislação, tem certa autonomia, um mandato, se é possível nos aeroportos que têm disponibilidade de uso conceder operação para outras companhias que não aquelas que estão trabalhando, que têm interesse. Haveria proteção exagerada das companhias existentes nesse sentido, na recolocação dos vôos de turismo, dos vôos *charter*? O Aeroporto de Congonhas não poderia ser destinado para vôos regionais, como era anteriormente, e para aviação executiva?

Gostaria de saber do Presidente da INFRAERO se existe algum plano de modernização técnica e operacional dos aeroportos. Também gostaria de saber se houve erro na INFRAERO em gestões anteriores, tanto de planejamento como de postura.

Brigadeiro Saito, Comandante da Aeronáutica, por quê o avião caiu? Gostaria que V.Exa. nos explicasse isso. Pode cair outro? Qual é a avaliação de V.Exa. sobre o estresse dos operadores e das tripulações? Segundo consta, o estresse de um

[p20] Comentário: Sessão:0351/07
Quarto:22 Taq.:Stella Maris Rev.:Mesquita



piloto — V.Exa. deve ser piloto, ou pelo menos entende bastante disso — tem influência na segurança do voo, da tripulação.

Essas eras as minhas perguntas.

Queria sugerir aos Presidentes das três Comissões que, a partir desta reunião, que deve ser importante em termos de informações, a elaboração de um relatório conjunto, se possível.

Queria pedir ao Presidente Celso Russomanno que pelo menos a nossa Comissão pudesse elaborar um relatório objetivo, a fim de que o Congresso ajude a encontrar uma solução. Poderíamos nomear um Relator — nem seria preciso ser membro da Comissão —, parar termos essas informações e canalizá-las num relatório definitivo das três Comissões.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Sem problema, Deputado Vadão Gomes. Criaremos um grupo de trabalho com Relator e faremos indicações na forma do Regimento ao Governo.

O SR. DEPUTADO VADÃO GOMES - Agradeço a oportunidade.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Com a palavra o Deputado Ivan Valente.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, gostaria de saber da Mesa o número de oradores inscritos e qual será o procedimento de perguntas e respostas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - São 43 escritos, dos quais 4 são autores. Os autores falarão em bloco e depois os membros da Comissão e os demais Deputados falarão também em bloco de cinco para agilizar os trabalhos.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Onyx Lorenzoni, como autor do requerimento.

O SR. DEPUTADO ONYX LORENZONI - Sr. Presidente, membros do Governo, ouvindo o que ouvimos aqui, com exceção da fala do representante da ABAV, verificando os relatórios que recebemos, percebemos que a situação do Brasil está uma maravilha. Não há nada a fazer. O Governo, por seis meses, foi competente.



Ora, caiu um avião e 154 brasileiros morreram. As informações que nos chegam de associações de piloto, de controladores de voo e de especialistas da área são unânimes: as condições daquele acidente estão presentes hoje e um avião poderá cair nas mesmas condições daquele da Gol.

Sr. Ministro, tenho profundo respeito por V.Exa., mas aqui não se trata do cidadão Waldir Pires, mas do Ministro de Estado que responde por um Governo que colocou milhões de pessoas nos últimos seis meses numa situação de humilhação. V.Exas. já passaram por isso também. A situação foi igual para quem tinha jatinho da FAB e para quem pegou avião no aeroporto.

Uma menina de 12 anos não embarcou e passou o Natal longe de sua família. Ninguém dizia o que era necessário fazer, nem dava satisfação. Uma mãe não conseguiu chegar em casa a tempo de amamentar o filho pequeno. Em contrapartida, havia uma extraordinária comemoração numa cidade brasileira. Homens e mulheres viram seus negócios prejudicados.

Será que faz bem para a imagem do Brasil a Associação Internacional de Pilotos dizer que é mais seguro voar na África do que no Brasil?

Não é a Oposição quem está dizendo isso. É a Associação Internacional de Pilotos: "*Cuidado, voar no Brasil é mais perigoso do que voar na África.*" Isso é mentira ou é verdade?

Quando começou a crise da VARIG, vários Deputados que estão neste plenário participaram de incontáveis reuniões com o Ministro Viegas, que tinha até boa vontade para resolver o problema. Lembro-me de conversas com o Ministro. Ele dizia que havia problemas e que, se a VARIG caísse, o Brasil enfrentaria grandes dificuldades.

O drama da VARIG não foi um drama qualquer. Foram três anos de UTI. Não foram 3 dias. Portanto, o Governo sabia que a queda da VARIG levaria a uma das condições que criou o caos na questão do transporte aéreo brasileiro. Todo mundo sabia disso, quem era Ministro e quem não era, quem era da Aeronáutica e quem não era, quem era do turismo e quem era das companhias de viagem. Ninguém desconhecia a situação. Um gigante daquele não cai sem causar problema. E como o problema foi resolvido? Com o aperto das poltronas. Estão transportando do jeito que dá. Passageiro vai que nem gado no avião. Gado, porco e ovelha são



transportados com mais cuidado do que gente no Brasil. Sabem por quê? Porque, quando o couro fura no transporte, dá um baita prejuízo para a indústria coureira. Portanto, cuidam para o gado não se ferir, mas não se importam em apertar homens e mulheres nos aviões brasileiros.

Isso é responsabilidade de Governo.

Tenho respeito e apreço pelo conterrâneo Milton Zuanazzi, mas o que faz a ANAC? Essa é a grande pergunta. Ela é dura, mas é necessária. Não estamos realizando uma reunião entre amigos. Estamos aqui porque a sociedade nos exige fazer perguntas do tipo: até quando o passageiro brasileiro será humilhado? É uma humilhação — os senhores sabem disso. Há funcionário despreparado, as companhias determinam que apenas uma pobre atendente vai suportar a indignação legítima de centenas de passageiros. Apaga-se no quadro de avisos o que vai acontecer com o avião. Ninguém mais sabe o que vai acontecer. Então, a pessoa pergunta a angústia do tempo perdido, a insegurança de não ter uma resposta.

Fizemos um movimento de suporte à CPI do Apagão Aéreo. Fomos buscar através da juventude dos partidos, dos Democratas, do PPS, do PSDB, assinaturas nos aeroportos. As pessoas pegavam pelo braço os meninos e as meninas que estavam nos aeroportos e diziam: *“Pelo amor de Deus, façam alguma coisa.”*

Isso está sendo dito e repetido nos aeroportos brasileiros durante os meses de outubro, novembro, dezembro, janeiro, fevereiro, março e abril.

Ministro, a pergunta é inevitável. V.Exa. não conseguiu responder ao Chefe Supremo. Lembro-me do Presidente Lula, num dos tantos arroubos, determinando a data, o dia, para anunciar que acabou o problema e até agora ninguém conseguiu determinar a data nem o dia para o homem. Nem vai conseguir porque ninguém é responsável.

Os senhores sabem que a qualquer momento a casa cai de novo. Quero perguntar, em nome de milhares de brasileiros, por que é tão difícil em 6 meses fazer alguma coisa.

A próxima pergunta é para o Ministro: São verdadeiras as denúncias que recebemos de que há áreas no espaço aéreo brasileiro onde o avião some do radar? Quando o avião faz a modificação de altitude, às vezes, a correção automática, o avião está numa altitude e o radar está em outra? Os controladores de



vôo brasileiro tiveram em 6 meses algum curso para melhorar seu inglês? O sistema de rádio, principalmente o que atua no Norte do País, é 100% confiável, ou os pilotos têm razão quando denunciam que há momentos em que não conseguem falar com as torres?

As perguntas, então, são essas, pois foram de maneira objetiva e simples as precondições para que o acidente do avião da Gol com o Legacy acontecesse há 6 meses. V.Exa. pode garantir que essas condições estão resolvidas no Brasil ou corremos o risco de ter um novo acidente?

V.Exa. dirigiu, quero reconhecer, de maneira positiva a CGU. **Naquele** a Controladoria fez inúmeras inspeções no Brasil inteiro. Encontramo-nos na CPI dos Correios. Eu era Relator da Sub-Relatoria de Normas e Combate à Corrupção e V.Exa. nos ajudou com sua experiência, que, infelizmente, é diferente de sua passagem pelo Ministério da Defesa, com uma visão preventiva para o desvio do dinheiro público. A pergunta que faço a V.Exa. é a seguinte: Como Ministro da Defesa, com as incontáveis denúncias que a INFRAERO tem sobre suas costas, as incontáveis sindicâncias, os processos que tramitam no TCU. Por que V.Exa. mudou a cabeça e não o corpo?

O Tenente-Brigadeiro José Carlos Pereira noticiou, segundo a imprensa, por mais de uma vez, que não consegue trocar o restante da equipe. Que equipe é essa que permitiu, já com uma análise concluída de técnicos do TCU, que vai ao Pleno daquele Tribunal, que só no Aeroporto de Congonhas haja uma suspeita de desvio de dinheiro público da ordem de 120 milhões de reais? Por que o Ministério da Defesa não tomou nenhuma providência em relação ao time que tinha na INFRAERO?

A assessoria técnica dos Democratas se debruçou sobre 10 contratos na INFRAERO. Trouxeram-me o resultado e coloquei-me diante de uma encruzilhada ética: Guardava os dados que tinha da competente assessoria que meu partido tem para utilizá-los na CPI ou era meu dever, na qualidade de Deputado Federal e cidadão brasileiro, levar essa análise feita ao Ministério Público Federal? Tomei a decisão de levar ao Ministério Público Federal porque tenho responsabilidade.

[p23] Comentário: Sessão:0351/07
Quarto:25 Taq.:Silvanda Rev.:Mesquita



Ministro Waldir Pires, V.Exa. sabe que sou um opositor duro do Governo, mas sou sério e responsável. Sempre tratei com responsabilidade e seriedade o que falo e o faço, com todo o respeito diante de V.Exa.

O mesmo esquema de aditamento de contratos, de superfaturamento, de discricionariedade, possíveis de serem tomados por dirigente que decide licitação, que aprendi e conheci como *modus operandis* nos Correios e no Banco do Brasil, encontrei na INFRAERO. Tenho de ser justo: não na sua gestão até agora. Encontrei na gestão anterior.

Isso motivou a nossa denúncia. Por isso, pergunto: por que o Ministério não atuou para que na INFRAERO houvesse outra realidade?

Não o estou acusando pelo que aconteceu. Estou afirmando ser uma suspeita do conhecimento do TCU, da CGU. Portanto, não teria nenhuma razão para que a suspeita não fosse de conhecimento do Governo. Por isso, a pergunta dura, mas necessária.

Concluo, Sr. Presidente, perguntando ao Comandante da Aeronáutica. Conheço seu passado, sua seriedade, sua capacidade técnica. Tenho profundo respeito pelo trabalho que V.Exa. exerceu na minha terra, onde aprendemos a respeitá-lo e admirá-lo. Pergunto a V.Exa. o seguinte: que nota o Tenente-Brigadeiro Juniti Saito dá ao controle aéreo dos vôos civis no Brasil, em comparação com outros países? Segunda pergunta: o que é preciso comprar e em quanto tempo para resolver os problemas denunciados não apenas dentro do Brasil, mas também fora, como obsolescência de radares, de equipamentos de aproximação do pouso, brigas com controladores denunciadas pelos pilotos hoje? O controlador quer segurar o avião lá em cima e o comandante fala: "vou embicar porque preciso pousar". Como se vai solucionar isso? Somo-me ao Deputado Vadão Gomes em sua pergunta: como V.Exa. vê a possibilidade da desmilitarização? Informo que sou a favor da manutenção do controle aéreo com a Aeronáutica brasileira e, portanto, contrário à desmilitarização. Mas gostaria de saber sua opinião como Comandante da Aeronáutica. Há risco de sabotagem ou a denúncia da revista *Veja* é apenas uma fantasia?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Deputado Onyx Lorenzoni, o Brigadeiro está pedindo para V.Exa. repetir a última pergunta.



O SR. DEPUTADO ONYX LORENZONI - A última pergunta é: Há uma denúncia na revista *Veja* desta semana, uma revista séria, de que poderia haver o risco de uma sabotagem aos comandantes, ou seja, um duelo se travaria entre os controladores de voo e os pilotos como forma de se criar dificuldades para o tráfego aéreo brasileiro. Isso é real?

Por fim, pergunto ao Presidente da ANAC: o Governo estuda a possibilidade de repetir a experiência de outros países e fazer a privatização dos aeroportos? Como disse o Deputado Índio, são aeroportos que se transformaram em pontos de encontro, em *shopping centers*, em atividade econômica, etc. O Governo pensa nisso ou vai continuar comandando-os como um braço estatal?

Era isso, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Pois não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, gostaria que fosse estabelecido um tempo para as intervenções dos Srs. Deputados e que fosse controlado rigorosamente esse tempo, sob pena de alguns falarem 20, 30 minutos, em detrimento de outros que não poderão falar pelo avançar da hora que teremos para esta audiência.

Portanto, peço aos Srs. Deputados que se atenham a fazer perguntas e não a levantar dados que todos já estão cansados de ouvir e saber.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - V.Exa. tem razão. A Presidência manterá o tempo.

O SR. DEPUTADO SILVIO COSTA - Sr. Presidente, entendo que o Líder Onyx Lorenzoni pode falar em qualquer hora em qualquer Comissão. Entretanto, V.Exa. autorizou o Deputado Onyx Lorenzoni substituir o autor do requerimento e o Regimento não permite substituição de autor.

Em segundo lugar, estou aqui com apenas 2 requerimentos. O motivo da audiência pública não é o motivo que está na pauta. Observe o requerimento do Deputado Marcos Montes, que o Deputado Onyx Lorenzoni substituiu. Ele solicita a realização de audiência pública na Comissão de Turismo e Desporto para discutir a



política nacional de turismo frente à segurança de voo. O Deputado Onyx Lorenzoni falou de tudo menos de turismo.

O segundo requerimento que consta aqui e foi motivo da pauta é do Deputado Walter Ihoshi e solicita a realização de audiência pública na Comissão de Defesa do Consumidor para discutir a segurança de voo e o tráfego aéreo.

Agora, veja a pauta que V.Exa. colocou: esclarecimentos sobre a segurança de voo, o tráfego aéreo, a construção e modernização de aeroportos do Brasil e, em caráter emergencial, a transferência de voo do aeroporto de Congonhas para Guarulhos e Campinas, com a finalidade de evitar acúmulo de tráfego aéreo.

Bom, a assessoria acaba de me entregar uma série de requerimentos que terei de ler.

Existe um outro requerimento da Comissão de Fiscalização e Controle que abrange todos esses temas, e quando fazemos uma reunião em conjunto, considerando que as autoridades aqui presentes estão na condição de convidados, fazemos uma audiência pública atendendo a todos os requerimentos e a todas as Comissões.

[p24] Comentário: Sessão:0351/07
Quarto:27 Taq.:Lilian Rev.:Mesquita

Estão dentro do requerimento as perguntas feitas. V.Exa. não tinha a informação. Por isso, fez o questionamento.

Continuando os trabalhos, passo a palavra ao Deputado Walter Ihoshi, autor do requerimento, por 5 minutos.

O SR. DEPUTADO WALTER IHOSHI - Bom-dia, Sr. Presidente, autoridades governamentais.

Quero aqui, em nome dos Democratas e também dos membros da Comissão de Defesa do Consumidor, fazer alguns questionamentos, porque temos de defender o interesse dos usuários. Eles mal sabem o que acontece no dia de hoje, o que se passa por trás de tudo que está acontecendo neste País.

Portanto, eu queria tecer alguns comentários.

Primeiramente, cumprimento o Comandante Juniti Saito pela firmeza como tem atuado na gestão da crise com os controladores de voo. O Governo tem ido e vindo nas negociações e temos sentido que existe algo por trás. Talvez interesses sindicais, interesses maiores que não estamos enxergando.



Quero também dizer que os usuários estão em fase de perplexidade. Eu, usuário e consumidor de serviços da aviação, tenho ficado extremamente preocupado, Sr. Ministro, porque a revista *Veja* desta semana diz o seguinte: “Os controladores de voo estão mentindo para os pilotos como forma de protesto. Isso é muito perigoso. Com essas atitudes, não há condições de segurança. Nós, pilotos, só saímos do chão hoje para não perder o emprego.”

Gostaria que o Ministro e as demais autoridades nos esclarecessem o que realmente está acontecendo. O que fazer para que nossos usuários sintam segurança ao comprar uma passagem, ao fazer uma viagem em qualquer um dos nossos aeroportos?

Também para ser objetivo, Sr. Presidente, quero fazer algumas perguntas ao Presidente da INFRAERO sobre a crise que estamos vivendo e sobre a decisão do Conselho de Administração da INFRAERO de demitir 4 servidores.

Primeiro, quais foram as causas das demissões ocorridas no início da semana de altos funcionários da INFRAERO? Segundo, são comuns na INFRAERO demissões em grupo, como a ocorrida no início da semana? Se a resposta for sim, quantas foram realizadas na sua gestão e quais as causas? Terceiro, como 2 dos funcionários demitidos foram nomeados pelo Sr. Carlos Wilson, há algum procedimento de investigação acerca do possível envolvimento dele no episódio?

Para finalizar, Sr. Presidente da INFRAERO, quero perguntar, na qualidade de usuário no Estado de São Paulo do Aeroporto de Congonhas, que está uma loucura, se existe algum plano para construção de um novo aeroporto. Por que não se faz uma PPP para que possamos agilizar o processo de construção de um novo aeroporto? Quais as possibilidades que temos nos próximos anos em relação a esse projeto?

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Passarei a palavra agora aos expositores.

O SR. DEPUTADO DAMIÃO FELICIANO - Sr. Presidente, quero apenas questionar o tempo. São 31 inscritos e já são 13h. Daqui a pouco, será iniciada a Ordem do Dia.

[p25] Comentário: Sessão:0351/07
Quarto:28 Taq.:Andréa Nogueira Rev.:Mesqu



O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Vou pedir brevidade aos expositores. Mas é necessário que neste momento as exposições fiquem bem claras, porque é exatamente este o objetivo da reunião: que os Deputados façam perguntas e as respostas sejam dadas.

Com a palavra o Sr. Ministro Waldir Pires.

O SR. MINISTRO WALDIR PIRES - Inicio salientando que há interpelações e pedidos de explicação que revelam o estudo e o aprimoramento da indagação.

Começo pelo Deputado Índio da Costa, que foi o primeiro dos questionadores. Gostaria de dizer a V.Exa. que as causas concretas dessa crise são absolutamente novas. Até o acidente da Gol, viajávamos sem problemas. Muitas das causas que hoje estão sendo postas, e com alguma razão, são preexistentes ao acidente de 29 de setembro, aquele triste episódio. A indagação, por exemplo, de que viajamos com insegurança maior do que na África é quase uma provocação. O País possui um dos melhores índices de segurança de vôo do mundo. São índices competitivos com os primeiros do mundo, como dos Estados Unidos e da Europa.

O episódio que determina a mudança do clima foi um acidente. Não sou um técnico, e, por isso, muitas das questões levantadas nesta reunião vou transferi-las aos eminentes membros que me acompanham do Poder Executivo, inclusive o Brigadeiro Juniti Saito, que é o Comandante da Aeronáutica.

Também fazendo uma declaração, digamos, de conhecimento prévio, que é minha apreciação, que sei ser também de V.Exas., entendo que todos desta Casa sabem o que é ser Ministro da Defesa do Brasil ou de qualquer país. Como surgiu, como se construiu e quanto tempo levou para assumir o cargo e ter de gerir todo o problema? Quais os países que atingiram essa função? Será que o Ministro da Defesa dos Estados Unidos tem, hoje, a gestão de toda a estrutura da defesa? Em que país europeu o Ministério da Defesa é, hoje, gestor de tudo? Onde esta na Constituição minha competência para tal? Onde isso se encontra na lei complementar que V.Exas. e eu votamos naquela ocasião? A competência de administrar a Aeronáutica é do comando da instituição, não do Ministro da Defesa.

Quando o Presidente da República tomou aquela posição, o fez na qualidade de Presidente, de titular da soberania nacional, e os motivos são diferentes de quaisquer um de nós: dos meus, dos de V.Exas. O Presidente da República é a



única autoridade na República, e na democracia que pode fazer o que deve em determinado instante, segundo os interesses da população. Há certos momentos em que o Presidente da República decide, e o faz acima das normas, que são singulares, ainda que, em seguida, reveja a decisão.

O Deputado Indio da Costa fez alusões a que o Presidente da República ficou vacilante e hesitante a respeito do motim. O Presidente da República estava dentro de um avião em direção aos Estados Unidos. Alguns jornais — lamento por alguns dos jornalistas pelos quais tenho apreço pessoal muito grande — chegaram a publicar notícias que não são verdadeiras. Foi publicado, por exemplo, que eu havia saído, num fim de semana, num jatinho para ir a uma festa de bodas de ouro. Não saí em jatinho. Depois de 3 dias de trabalho intensivo, depois de dar uma entrevista coletiva a toda a imprensa, saí do meu gabinete dizendo que não acreditava que membros militares do controle pudessem ter uma atitude agressiva em relação à população.

Respeito suas aspirações e sonhos. Sempre construí minha vida, respeitando sonhos e aspirações. Cheguei a mencionar que não tivesse paciência. Assisti à impaciência e vi suas conseqüências no País interromperem o nosso processo democrático.

O Presidente da República fez o que devia. Na condição de comandante supremo, S.Exa. dá ordens, segundo suas decisões e inspirações fundamentais. É isso que se deve respeitar, porque é isso que consta da Constituição. É essa a democracia e a república que desejamos.

Naquele momento, o Presidente da República não tinha alternativa, não podia ampliar o caos. Em seguida, quando retomada a possibilidade do diálogo, S.Exa. conversa com quem? Com o Ministro da Defesa? Não. Diretamente com o Comandante da Aeronáutica, porque está escrito na lei complementar elaborada pelo Congresso Nacional, que não deve ser desconsiderada, podendo ser modificada quando este decidir, que cabe à Aeronáutica a atribuição de prover a segurança da navegação aérea. Cabe à Aeronáutica, pela especialidade de suas atribuições, o trato desses assuntos dispostos. A lei complementar estabelece que a autoridade aeronáutica é seu Comandante.



O Presidente estaria fraudando seus deveres se tivesse dito que a competência era do Ministro da Defesa ou de qualquer outra autoridade. O Presidente conversou com o Comandante da Aeronáutica e com outras autoridades.

O que acontece com a crise? Não vem desde 29 de setembro? Não viajávamos antes disso? Todos viajávamos. E o que representa o acidente de 29 de setembro? Onde está o conhecimento definitivo, até agora, sobre acidente de setembro? É preciso considerar o esforço da Aeronáutica, após o acidente, de descer na selva, realizar um trabalho extraordinário, resgatar todos os restos mortais das vítimas, passar semanas e semanas para encontrar a caixa preta do avião da Gol. Antes somente havia a caixa preta do Legacy.

A que se atribuiu esse acidente? Houve a precipitação de atribuir esse acidente somente aos controladores brasileiros. Por que estamos aceitando isso? Que interesses estão por detrás disso? Está na caixa preta a realidade do que vimos e ficou comprovado.

Saiu daqui o plano de vôo do avião comandado por pilotos americanos. Não sou julgador — aliás, disse isso diversas vezes —, mas fiquei indignado com a repercussão da imprensa norte-americana, no jornal *The New York Times*, com a atribuição fácil e mesquinha que fizeram das condições de vôo no Brasil. O avião saiu com um plano de vôo de ir a São José dos Campos e voar a 37 mil pés até a perpendicular de Brasília, descendo para 36 mil pés, continuando na direção de Manaus até o ponto Teres, um ponto imaginário da linguagem e da metodologia aeronáutica, que fica muitas milhas adiante. No ponto Teres, deveria subir para 38 mil pés e nessa altura permanecer. Era esse o seu plano de vôo até Manaus. De Manaus para Brasília as aerovias são ímpares, portanto, ele teria de viajar em aerovia par. Esse plano de vôo foi esquecido.

Por que o *transponder* não estava ligado? *Transponder* é um equipamento presente em todos os aviões. Junto ao *transponder* está o TCAS, um equipamento anticolisão que é automaticamente ligado. Quando o *transponder*, que significa a precisão do vôo, transmite a ameaça de um choque, o TCAS faz um barulho. Uma aeronave deve sair pela direita e a outra pela esquerda. Não há possibilidade de colisão. E o *transponder* não estava ligado.

[p_584226] Comentário: Sessão:0351/07
Quarto:30 Taq.:Glória Rev.:Silvia



Por que se pretende atribuir o erro a nós? Por que não ocorriam todos esses episódios anteriormente? A partir do acidente, houve uma carga de ameaças dos controladores. Depois, sucessivamente, a acusação de que não se acaba nunca com essa investigação. A investigação aeronáutica não é automática nem criminal. O processo criminal incube a Justiça. Tivemos até conflito de competência naquela ocasião entre a Justiça Comum e a Justiça Federal, mas a Constituição estabelece....

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. MINISTRO WALDIR PIRES - Ou respondo a verdade, ou não respondo.

(Não identificado) - V.Exa. Não respondeu nenhuma pergunta até agora.

O SR. MINISTRO WALDIR PIRES - Respondi sim. V.Exa; me indagou...

(Não identificado) - Não respondeu nenhuma pergunta até agora.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - O Ministro está com a palavra.

O SR. MINISTRO WALDIR PIRES - V.Exa. me indagou, e eu estou aqui....

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - A palavra está com o Ministro.

O SR. MINISTRO WALDIR PIRES - A verdade que eu quero dizer a todos é que, a partir de então, temos tido todos esses problemas que não dependem só de nós, nem mesmo, digamos assim, só do Comandante da Aeronáutica e sua equipe. Eles fizeram um grande trabalho de construção do SISCEAB — Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

Foi perguntado se a situação é a mesma no mundo? Não. No Brasil, por exemplo, as Forças Armadas devem ter uma participação na defesa da soberania do espaço aéreo brasileiro, que não fica à mercê de privatizações que escondem interesses absolutamente incompatíveis com a soberania do País.

Tudo começou naquele momento, quando aconteceu a conclusão dos primeiros sintomas.

Foi perguntado como é o sistema no mundo. O sistema não é igual ao nosso. Pelo que avançamos, creio que devamos ter controle sobre o espaço aéreo brasileiro, sobre a soberania nacional, para os vôos militares, clandestinos, os vôos



da fraude, da droga, das armas, do contrabando. Creio que é isso que deva acontecer. No plano do controle civil, quase todos os países têm controle civil. Por isso que eu próprio, desde o primeiro instante, tenho trabalhado na linha de uma compreensão desses valores essenciais e da preservação dos interesses da Aeronáutica, presentes nos interesses da defesa do Brasil.

Sem controle civil, há a Eritréia, na beira do Mar Vermelho; a Somália, na beira do Oceano Índico, e o Uruguai, que praticamente não tem aviação. A Argentina recentemente está mudando. Essa é a realidade.

Faço esse registro com um grande cuidado e uma atenção muito profunda em relação ao esforço que a Aeronáutica fez em todos os procedimentos anteriores. O que é hoje a INFRAERO antes era a Aeronáutica. O que hoje é ANAC antes era a Aeronáutica.

Evidente que essa evolução deve acontecer, mas com a preservação da capacidade que o Brasil tem de defender o seu território, o seu espaço aéreo. Marchar para aquilo que o Brigadeiro Saito mencionou há pouco, para uma tecnologia que está avançando. Dentro de 8 ou 10 anos, aproximadamente, estaremos todos avançando para um sistema de satélites, altamente transformador de toda a realidade atual. Temos de recompor. Já se fez, infelizmente, com satélites, coisas terríveis e profundamente inconvenientes em nosso País. Digo isso na condição de membro desta Casa.

Votei o código de telecomunicações. Ajudei a constituir a EMBRATEL, que foi privatizada e hoje é uma empresa de capitais, mas sobretudo de controle mexicano. Precisamos disso e de satélites e temos de recuperar o caminho para, dentro de algum tempo, realizar os interesses gerais do nosso povo.

Foi perguntado quais os projetos tomados. Foram tomados, sim, e anunciados. Apresentamos diversas medidas de contratação emergencial de controladores. Na ocasião, não havia reserva de controladores. Praticamente os controladores estavam empatando. Quando ocorreu o acidente, os controladores não poderiam continuar trabalhando. Isso ocorre não apenas no Brasil, mas no mundo, quando há um acidente dessa natureza.

Esse acidente é o primeiro no Brasil. Nos Estados Unidos, já houve 6 acidentes com choque entre aviões. Quando ocorre um acidente dessa natureza, há

[p_584228] Comentário: Sessão:0351/07
Quarto:32 Taq.:Margarida Rev.:Sílvia



todo um procedimento de reduzir as horas de trabalho, de restabelecer o clima de lazer, de recuperar a emotividade e fortalecer o lado psicológico. Não foi possível fazer o mesmo no Brasil, e se atacou o Governo por isso.

Foi adotada a medida estabelecida na Constituição: a Justiça Federal é competente para apreciar crimes a bordo de avião. O delegado federal da área é competente para fazer a investigação. E assim se resolveu o conflito de competência com a Justiça Comum de Alagoas.

A falta de reservas de controladores determinou essa dificuldade gigantesca. Esse é o ponto central.

Fio dito que eu tinha sentado num bar em Brasília para beber cerveja com militares controladores. Não é verdade. Eles nem me pediram audiência. Lamento profundamente a leviandade dessas informações. Estava conversando com um Ministro de Estado e recebi o pedido para eventualmente conversar com o Sindicato dos Controladores Civis, entidade legal, constitucional, competente para ser recebida pelo Presidente da República e por qualquer outra autoridade. Disse que não acreditava que poderia fazer isso, porque não convinha.

A tendência é marcharmos para o que faz a Europa, a Austrália, o Canadá, os Estados Unidos. Digo isso com o maior respeito pela Aeronáutica, mas acima de tudo pelo interesse do meu País.

A outra indagação: em que países há segurança de vôo? Eu já respondi em linhas gerais. Os únicos países sem controle civil, que eu conheça, são Eritréia, na África; Somália, também na África, e Uruguai, que tem 5 ou 6 aviões da Pluna, não se trata de um país continental.

(Não identificado) - Essa pergunta foi respondida. Há outras 13 perguntas.

O SR. MINISTRO WALDIR PIRES - Quais são as outras?

(Não identificado) - Se a segurança dos vôos está garantida.

O SR. MINISTRO WALDIR PIRES - Segurança no vôo...

(Não identificado) - Questão de ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - O Ministro está fazendo uma pergunta, e eu entendo que o Deputado deva respondê-la.

O SR. MINISTRO WALDIR PIRES - Em relação à segurança no vôo, quais são os índices de segurança? Quais são os acidentes que nós temos tido? Houve o



acidente da Gol. Muito bem. Estamos constatando a existência de outros problemas. O acidente da Gol teve esse mérito: fomos constatar a situação.

Evidente que a segurança do voo é a primeiríssima preocupação deste Governo. É preferível fazer tudo, inclusive ver esse sofrimento atroz. Tenho viajado muito em avião de carreira. A segurança de voo é a primeira preocupação da Aeronáutica e de todas as autoridades.

Analisem as estatísticas, pelo amor de Deus. Confiram as estatísticas. Não sei qual razão de se dizer que temos condições de voo piores do que as da África. O que pretendem?

A Gol comprou a VARIG. Onde está o problema? Sabe quando surgiu o problema da VARIG? Eu era Deputado, era seu colega — *(falha na gravação)* jovem, ainda fazia, digamos, uma preliminar na vida. Denunciei quando o Governo abriu completamente o comércio aéreo da VARIG para o exterior. Havia a VARIG no Brasil, a Air France, na França, a British Airways na Inglaterra, a Lufthansa na Alemanha, a Alitalia na Itália e a Iberia na Espanha. Todas foram à falência. A VARIG e a VASP foram à falência porque não agüentaram a natureza desse empreendimento. É preciso ser forte.

Cabe à ANAC, anteriormente DAC, cuidar dos interesses dos usuários e dos cidadãos e estabelecer disciplina. O Estado Democrático estabelece disciplina, sem abrir para a anarquia em que apenas predominam interesses que não convêm ao povo brasileiro.

Gostaria de dizer somente uma palavra para...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Ministro, peço a V.Exa. que troque o microfone, porque a bateria desse está acabando.

O SR. MINISTRO WALDIR PIRES - Quero dizer ao Deputado Onyx Lorenzoni que a INFRAERO não demitiu ninguém. Quando assumi o Ministério da Defesa, todos os processos, sobre os quais existiam dúvidas de natureza administrativa ou ética, passaram a ser por mim encaminhados à Controladoria-Geral da União. Quando o Presidente da República me deu a honra de ser convidado para ser Ministro da Defesa, disse-me que assegurava a continuidade do esforço da Controladoria-Geral da União. Portanto, qualquer coisa que recebo da INFRAERO vai direto para a Controladoria-Geral da União.



Alguns meses atrás, recebemos orientação da Controladoria-Geral da União, após estudo sobre suspeitas de determinada operação, de afastar do exercício do cargo o então Diretor Financeiro. E eu havia recebido um processo semelhante. Enviei-o para a Controladoria-Geral da União, que passou a recomendação de que deveríamos afastar o Diretor Comercial, o Superintendente Técnico e um Procurador que estava envolvido. Não se trata de demissão, mas de afastamento, como determina a lei, porque o Ministro de Estado não é o julgador. Neste particular, o julgador é o controle interno do País, a Controladoria-Geral da União. O Tribunal de Contas da União exerce, em nome dos Parlamentares, o controle externo, e fixa a jurisdição.

A nossa luta é fazer internamente, no Estado brasileiro, o controle interno, o que for possível, na medida em que haja meios para fazê-lo. E essa medida nós adotamos. Essa é a rotina nas relações do Ministério da Defesa com a INFRAERO. De forma que a INFRAERO cumpriu uma decisão do Conselho de Administração, mandando afastar não nomes que tenham sido escolhidos por ela ou que tenham sido conhecidos por mim, mas nomes que a Controladoria-Geral da União, depois de apurados os aspectos jurídicos e as suspeitas, entendeu que convinhem ser afastados, e nós os afastamos. Foi isso que ocorreu.

Na outra indagação, foi perguntado o que acho da instalação da CPI. Sou um Parlamentar da velha guarda, mas fiquei pouco tempo. Sou da velha guarda, mas só exerci 3 mandatos. Passei 30 anos fora desta Casa, mas, quando voltei, continuei na velha guarda. Pois bem, acho que a CPI é um problema da Câmara dos Deputados, do Parlamento. A CPI, instrumento mais forte da democracia, precisa ser muito íntegro, não pode estar a serviço de manipulações nem de deteriorações, tem de construir, perante a sociedade, uma idéia básica de ética e levá-la até o fim, para não permitir que se faça dela um instrumento de luta política e, muitas vezes, de luta de politicalha.

O controle interno tem de fazer sua vez, e o Tribunal de Contas tem de fazer, aí, sim, a revisão completa, como deve fazer, em nome do Congresso Nacional, do Parlamento. E muitas vezes a CPI é extraordinária, insubstituível, sem dúvida alguma. Mas esse é um problema realmente da competência do Parlamento.

[p_584230] Comentário: Sessão:0351/07
Quarto:34 Taq.:Christiane Monteiro Rev.:Silv



Não sei se há mais alguma pergunta que eu deva responder. O Deputado Vadão Gomes pergunta sobre a concentração em Congonhas. Estamos examinando isso, sem dúvida alguma. Há pressão, digamos assim, de natureza econômica, de demanda. Trata-se do poder econômico, da demanda extraordinária de São Paulo, conseqüentemente, e da necessidade de haver outros aeroportos e de se crescer naquela cidade.

Estamos realizando investimentos básicos, recuperando a pista auxiliar. Assim que ela estiver recuperada, talvez dentro de 30 ou 60 dias, estou pensando em ir pessoalmente ao Tribunal de Contas da União. Vamos instalar uma Comissão com a presença do Tribunal de Contas e de outras instituições, inclusive da Câmara dos Deputados, para verificar a idoneidade de quem vai ganhar a concorrência. Vamos fazer a concorrência imediata da restauração da pista essencial e principal de Congonhas.

É evidente que há uma deformação. Congonhas é o aeroporto com maior movimentação na América do Sul. Portanto, há uma deformação, um pouco, dos nossos problemas regionais, das nossas discrepâncias regionais

Não sei se há mais alguma pergunta a responder. Se houver, estarei inteiramente à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - V.Exa. voltará a falar e poderá responder às outras perguntas.

Vou passar a palavra aos outros convidados, para que, depois, os Deputados que são autores do requerimento façam a réplica e possamos ouvir a tréplica.

Antes de passar a palavra ao Comandante Juniti Saito, vou passar a Presidência da Comissão ao Deputado Cezar Silvestri, que é Presidente da Comissão de Defesa do Consumidor da Câmara dos Deputados.

Lembro ao Plenário que muitos eleitores têm enviado perguntas. Essas perguntas foram distribuídas aos Srs. Deputados e, se S.Exas. quiserem fazer a gentileza de lê-las, nós os agradecemos, até porque estão sendo feitos muitos elogios a esta audiência pública, elogios que eu não distribuí — não há necessidade —, mas que ressaltam a importância de a população poder, através dos seus Deputados, legítimos representantes do povo, contribuir para que encontremos uma solução para a crise aérea no País.



O número do telefone da Câmara dos Deputados é o 0800-619619. A ligação é gratuita. As pessoas que estiverem nos assistindo podem fazer perguntas aos seus representantes. Se assim o desejarem, podem até encaminhar suas perguntas diretamente a um ou outro Deputado.

(Não identificado) - Questão de ordem, Sr. Presidente. Quais são os próximos 5 oradores?

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Cada um dos próximos oradores falará pelo prazo de 3 minutos. Quero que o Presidente que assumir faça valer esse tempo também para mim, pois estou inscrito. Serão 3 minutos para cada Deputado, depois da resposta dos convidados. Estão inscritos Celso Russomanno, Otavio Leite, Hugo Leal, José Leonino e Eduardo Vilela.

(Não identificado) - Flávio Vilela, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Sr. Presidente, uma questão de ordem ao Presidente Cezar Silvestri, que vai assumir a condução dos trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Celso Russomanno) - Sim, o Deputado vai assumir.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Sr. Presidente, eu gostaria de fazer uma questão de ordem sobre a nossa produtividade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - Pois não, Deputado Gabeira.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Estou percebendo que já estamos chegando às 13h30min. Os Deputados autores do requerimento ainda vão ouvir a resposta dos que estão na Mesa, depois vão fazer réplicas e eventualmente haverá tréplicas. Ainda há uns 30 inscritos. Precisamos fazer uma coisa que às vezes não é feita no Brasil: um planejamento. Vamos ter de planejar a sessão daqui para frente. Temos de determinar um limite para os trabalhos, que normalmente é o início da Ordem do Dia, e temos de planejar também um *break*, para comermos um sanduíche ou outra coisa qualquer. É preciso planejar esta sessão, senão não haverá o mínimo de produtividade necessário.

[p31] Comentário: Os nomes José Leonino e Eduardo Vilela não correspondem nem a Deputados nem a Senadores e não estão no roteiro.

[p32] Comentário: Olhei no roteiro e vi Leonardo Vilela.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - Deputado Fernando Gabeira, atendendo à sua sugestão — eu já conversava com o Presidente Celso Russomanno a esse respeito —, às 14h nós faremos uma pausa de 5 minutos, no máximo 10 minutos, para que nossos convidados e os Srs. Deputados possam fazer um lanche, lá na sala da Comissão de Fiscalização.

Quanto à tréplica, eu peço aos Deputados, seguindo a sugestão do Deputado Fernando Gabeira, a gentileza de serem breves. Estamos na fase de ouvir as respostas às perguntas dos autores do requerimento, e há ainda trinta e poucos inscritos.

O SR. DEPUTADO RODRIGO ROLLEMBERG - Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - Pois não.

O SR. DEPUTADO RODRIGO ROLLEMBERG - Minha sugestão é que, após a fala dos convidados, seja dada a outros Parlamentares inscritos — já são mais de 40 os inscritos — a oportunidade de fazer suas perguntas. Ao final, os autores dos requerimentos fariam a réplica. Isso seria mais democrático, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - Não é regimental.

O SR. DEPUTADO INDIO DA COSTA - Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem, amparado no art. 221, § 4º.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - É isso, Deputado Rodrigo Rollemberg, não é regimental.

O SR. DEPUTADO INDIO DA COSTA - Não é regimental.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - O que eu posso fazer é consultar os autores se concordam com a sugestão. Se não houver concordância, teremos de seguir o Regimento Interno.

O SR. DEPUTADO INDIO DA COSTA - Sugiro que nós, os Parlamentares que sugerimos esta audiência pública, façamos apenas uma réplica, de 2 minutos. Depois ouviríamos os representantes do Governo e os outros Deputados.

A SRA. DEPUTADA ROSE DE FREITAS - Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - Tem V.Exa. a palavra.



A SRA. DEPUTADA ROSE DE FREITAS - Sr. Presidente, não quero, absolutamente, contrariá-lo, mas não está escrito no Regimento Interno nem nos requerimentos apresentados que haveria réplica, tréplica e tudo o mais. Concorde com o Deputado Fernando Gabeira, é preciso seguir uma ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - Deputada...

A SRA. DEPUTADA ROSE DE FREITAS - Por favor, Sr. Presidente, não estou debatendo com V.Exa., estou levantando uma questão de ordem. V.Exa. tem de consultar o Plenário para saber se estamos de acordo, mas o Plenário, não só os autores do requerimento. Já vimos um pouco do que será esta audiência pública: um debate entre os 3 autores e a Mesa. Desculpe-me V.Exa., mas temos de achar uma saída que respeite tanto os que estão na Mesa quanto os que estão no plenário.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - É exatamente isso o que estamos tentando fazer, Deputada.

Concedo a palavra ao Tenente-Brigadeiro-do-Ar Juniti Saito, Comandante da Aeronáutica.

O SR. JUNITI SAITO - Bem, senhores, acho que nosso Ministro expôs muito bem que esse problema começou com o acidente da Gol. Entendemos perfeitamente que os controladores ficaram abalados naquele momento. De imediato, 8 deles foram afastados do trabalho.

Já naquela época, tínhamos pessoas de outros centros ajudando no controle aéreo em Brasília, porque, desde o final de 2002, o crescimento da aviação, que, segundo planejamento feito pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo, seria da ordem de 6% a 7%, foi de 15%.

Como os senhores sabem, a formação de um controlador leva, no mínimo, 3 anos. Por isso já tínhamos pessoas de outros centros ajudando aqui.

O desfalque do pessoal afastado e de outros que ficaram abalados psicologicamente provocou atraso no seqüenciamento do tráfego aéreo. Houve dias em que mais de 30 controladores foram dispensados por problema psicológico. Na minha avaliação, essa questão da desmilitarização, que não tinha nada a ver com o problema anterior, de falta de controladores, acabou prevalecendo porque o sindicato dos controladores civis há muito tempo queria desmilitarizar o setor de controle do espaço aéreo.



A verdade é que o nosso controle é integrado e não é simples separá-lo. Ele é um sistema quase único no mundo. Existe em alguns países, mas não se compara ao nosso, se considerarmos o volume de tráfego no Brasil. Temos um sistema integrado de defesa aérea e de controle de espaço aéreo.

A Aeronáutica não é a favor nem contra a desmilitarização. Estamos cumprindo uma missão constitucional. Se, por acaso, for preciso desmilitarizar o setor e separar o controle do espaço aéreo da defesa aérea, essa terá de ser uma decisão também desta Casa, porque será preciso mudar a lei complementar.

Alguém perguntou qual a solução para o problema. A solução é técnica: precisamos formar mais controladores, ter mais controladores atuando, para podermos abrir outros setores. Temos equipamento para tanto. Mas, quando o tráfego está congestionado, não podemos abrir outros setores, por absoluta falta de controladores. Foi por isso que, recentemente, o Governo autorizou, por meio de medida provisória, além dos 60 do ano passado, a contratação de mais 100 controladores que estão na reserva. Essa é a maneira mais rápida de colocar esse pessoal em serviço. E é o que está sendo feito.

Quanto à obsolescência dos equipamentos, os senhores mesmos viram que temos 4 CINDACTAs — o quarto, em Manaus — absolutamente modernos. O CINDACTA I, aqui de Brasília, já foi revitalizado. Estamos terminando, para outubro, a revitalização do CINDACTA II e vamos imediatamente começar a do CINDACTA III.

A falha de comunicação é pontual. O Deputado Onyx Lorenzoni perguntou sobre buraco negro. É uma maldade dizerem que existe buraco negro no nosso controle, principalmente se quem diz entende do assunto, se são os controladores. O termo buraco negro dá a impressão de terra de ninguém, e isso não existe. Até pouco tempo, antes da operação do CINDACTA IV, todo o procedimento de controle na região amazônica era convencional. O mesmo ocorre quando os senhores viajam para Europa: a partir de certo momento, o controle é convencional. Não há radar no Oceano Atlântico. Então, buraco negro não existe. Mesmo que a aeronave esteja fora do controle do radar, ela está sendo monitorada.

Também perguntou o Deputado Onyx Lorenzoni sobre segurança de voo. É difícil dar uma nota comparativa, porque isso é algo muito subjetivo. Mas posso

[P34] Comentário: Supervisor.:Márcia

[p35] Comentário: Sessão:0351/07
Quarto:37 Taq.:Cristiane Regina Rev.:Anna
Augusta

[p36] Comentário: É assim que apelidam o CINDACTA, para que não se o confunda com SINDACTA.



afirmar a V.Exa. que há segurança de voo no Brasil. Voar aqui é absolutamente seguro. Essa comparação com a África do Sul não procede, é uma maldade com o nosso controle. Só para que V.Exa. tenha uma idéia, ressalto que fazemos parte do grupo 1, juntamente com os Estados Unidos, desde a criação do ICAO, o organismo internacional de aviação civil. E nunca fomos rebaixados.

Pergunto: a quem interessa toda essa problemática que está surgindo até mesmo na imprensa internacional?

Ao Deputado Vadão Gomes, que perguntou sobre o acidente da Gol, informo que designamos uma comissão, ainda no dia do acidente, para proceder à investigação. Essa comissão, que tem representantes de companhias aéreas, de fabricantes de equipamentos e *experts*, em breve vai nos dar uma resposta. Qualquer afirmação neste momento seria leviana, prematura, porque há vários fatores a serem analisados, desde o momento em que o piloto dormiu, na véspera, até a hora do acidente. Com um pouquinho de paciência, teremos uma conclusão. E essa conclusão não pretende incriminar ninguém. A análise é técnica. Certamente, vários fatores contribuíram para o acidente.

O problema do estresse dos pilotos precisa ser acompanhado pelas companhias. Elas têm de cuidar disso.

Temos maneiras de investigar o diálogo entre pilotos e controladores, pois toda comunicação é gravada, e, com certeza, o órgão competente, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo, está investigando isso, porque não são permitidas discussões na frequência do controle do tráfego aéreo.

Quanto ao problema com a língua inglesa, posso dizer que o pessoal está tendo aulas de inglês para melhorar suas conversações com aeronaves estrangeiras.

As comunicações são absolutamente confiáveis. Pode haver uma falha pontual, é claro, porque até a atmosfera influencia na comunicação, mas a comunicação é segura.

Temos alguns problemas de interferência de celulares, e já estamos entrando em contato com a ANATEL para tentar resolver esse caso.

Senhores, não sei se respondi todas as perguntas, que foram muitas. Se alguém tiver algo a pontuar, por favor, pergunte, que eu responderei.

[p37] Comentário: Sessão:0351/07
Quarto:38 Taq.:Cristiane Regina Rev.:Anna
Augusta



O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - Com a palavra o Diretor-Presidente da ANAC.

O SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI - A Agência não formula política, então fica prejudicada a pergunta do Deputado Onyx Lorenzoni sobre a privatização dos aeroportos. Mas, privatizados ou não, eles serão fiscalizados e concedidos pela Agência. Aliás, há no Brasil aeroportos privados sob a nossa concessão.

Início por essa resposta porque assim passo direto para a pergunta do Deputado Índio da Costa. Não formulamos política, seguimos a lei, especialmente o art. 8º da Lei nº 11.182, que criou a Agência. Ali estão especificadas as nossas funções. Entre elas, destaco a disposta no seu § 49, inciso VI, que diz que não é tarefa da Agência controlar o espaço aéreo brasileiro. Então, sequer temos prerrogativa fiscalizatória sobre o controle do tráfego aéreo.

Os demais setores da chamada economia da aviação — indústria, prestação de serviços e infra-estrutura — estão sob a nossa fiscalização. O controle do tráfego não. Seriam essas as 4 partes, digamos, do nosso sistema. Mas, evidentemente, qualquer problema no tráfego aéreo vai implicar problema na prestação do serviço aéreo, e a Agência, secundariamente, passa a atuar. Mas ela não fiscaliza o tráfego e, portanto, não tem a responsabilidade de dar essa resposta.

Como disse, obedecemos principalmente o art. 8º, que especifica as nossas funções: dar concessão, representar o Brasil perante as entidades internacionais, negociar com outros países as frequências internacionais dos vôos que partem ou chegam ao Brasil, cuidar da infra-estrutura aeroportuária e de todos os aspectos concessionários. Enfim, essa é a nossa tarefa.

Deputado Vadão Gomes, acho que V.Exa. ressaltou ponto que considero absolutamente fulcral, central para este debate: o problema aeroportuário de São Paulo.

Desde a década de 70 temos um planejamento para São Paulo, mas ele deixou de ser cumprido a partir dos anos 80. Quando se construiu o Aeroporto de Cumbica, havia previsão de 3 terminais, 3 pistas. Congonhas se tornaria um aeroporto para a aviação geral e para vôos da ponte aérea, e Viracopos, em Campinas, seria o aeroporto internacional.



Na década de 80, esse planejamento foi abandonado, e voltamos a ter a chamada aviação regional, com pontos entre 2 aeroportos centrais, não mais a ponte aérea. Alguém que quisesse sair de Salvador e descer em Congonhas seria obrigado a parar em Ilhéus. Se saía de Porto Alegre, parava em Navegantes ou Caxias, para descer em Congonhas. A partir da década de 90, ela se tornou ponto a ponto, e, Congonhas, que estava planejado para ser um aeroporto de ponte aérea da aviação geral, tornou-se novamente o grande *hub* nacional, o maior aeroporto da América Latina.

O problema não é só do Brasil, é da América Latina, e Congonhas é um aeroporto com um conjunto de limitações. Comporta 12 milhões de passageiros/ano, mas está operando hoje com 18 milhões. As obras que a INFRAERO está terminando no terminal de passageiros vão torná-lo viável para 12 milhões de passageiros. Portanto, a INFRAERO está correndo contra o tempo. E o terminal 3 está previsto no PAC, terminal e pista. A pista originalmente prevista na década de 70 já não é mais a mesma em tamanho, porque há uma ocupação perto do Aeroporto de Guarulhos bastante significativa, não sei dizer de quantas mil famílias. De qualquer forma, é grande a ocupação e, por isso, a construção da terceira pista agora tem restrições.

Estamos diante de problema concreto. São Paulo é São Paulo, o centro do País. Viracopos é uma solução? É. De curtíssimo prazo? Não. Viracopos tem um terminal de passageiros com capacidade para 2 milhões de pessoas/ano e está recebendo 800 mil. Viracopos abrigaria 1,2 milhão de passageiros/ano e Guarulhos, com o terceiro terminal, mais uns 10 ou 12 milhões. Só Congonhas está com 18 milhões. Não há como eliminar Congonhas da estrutura aeroportuária de São Paulo. Temos de fazer estruturas para dividir esse tráfego até mesmo com o restante da Região Sudeste.

Podemos resolver parte do problema, e é o que estamos fazendo. O *hub* nacional não pode ficar concentrado em Congonhas. O *hub*, que na minha terra se chama de baldeação, o ponto de parada e partida de pessoas que não vão ficar em São Paulo, de certa forma vem sendo deslocado.

O primeiro *hub* foi Brasília. Quando vim morar aqui, há 4 anos, havia apenas um voo da VARIG direto para Porto Alegre — os gaúchos devem se lembrar. Hoje



há 6 vôos diretos, sem a VARIG. Brasília não era um *hub*, hoje é. Viaja-se em muitos horários, para qualquer parte do Brasil, a partir de Brasília. Brasília absorveu parte desse tráfego tão intensamente, que o próprio Aeroporto de Brasília, recém-ampliado — somos testemunhas da obra —, está em fase quase final de ocupação. Daqui a 1 ano estará esgotada a capacidade do terminal de passageiros de Brasília.

Temos de buscar um *hub* no Rio, um em Belo Horizonte, um em Campinas. Isso é absolutamente fundamental. Mas um *hub* não se faz por decreto. É preciso convencer também as empresas sobre a viabilidade econômica da operação, até porque a Lei nº 11.182, que criou a ANAC — gosto de falar nessa lei porque é a ela que estamos submetidos —, dá liberdade tarifária às empresas. Ela tirou do poder concedente a primazia de determinar a tarifa e criou um ambiente de concorrência. A Lei nº 11.182 colabora para o ambiente concorrencial. Então é preciso convencer as empresas.

O que podemos fazer de restritivo já está sendo feito, e estamos inclusive com uma obra em Congonhas. Aliás, agora vai ser iniciada a obra na pista principal, o que vai restringir ainda mais ainda o tráfego naquele aeroporto.

Este é um momento de reajustes, de remanejos. O Galeão está adquirindo mais vôos, Guarulhos também — apesar de já estar quase no limite da sua capacidade, sem o terceiro terminal —, e Viracopos é, para São Paulo, uma saída quase natural. A construção de outro aeroporto pode ser um caminho talvez inevitável, mas não é uma solução de curto prazo, para amanhã de manhã. Isso pode, sim, ser feito por PPP, Deputado Walter Ihoshi, sem dúvida. A situação de São Paulo é fulcral.

Deputado Vadão, outra informação que não é verdadeira é essa sobre vôo *charter*. Congonhas não é mais um aeroporto de vôos *charters*. Isso só ocorre nos sábados e domingos, porque esses são dias de baixo movimento naquele aeroporto. Os vôos *charters* dos demais dias da semana são praticamente todos operados em Guarulhos e Viracopos. Congonhas é responsável por apenas 20% dos vôos *charters* de São Paulo, e 95% desses 20% estão concentrados nos fins de semana. Quando há uma crise no fim de semana, o *charter* entra na linha de fogo.



Deputado Onyx Lorenzoni, a aviação é altamente regulamentada — e, internacionalmente, é regulamentada pela OACI. A frase de Fernando Pessoa hoje vale muito mais para a navegação aérea do que para a navegação marítima ou fluvial: navegar é absolutamente preciso. As regras que nos regem e de que a ANAC é mera repassadora a usuários e transportadores são rígidas no mundo inteiro. Evidentemente, alguns países introduzem essas regras mais rápido, ou são mais exigentes do que outros. E o Brasil está no Grupo 1 porque é muito exigente quanto ao cumprimento das regras.

Por exemplo, no transporte de passageiros o tamanho entre os assentos é de 29 a 31 polegadas. Os assentos de 29 polegadas são usados no mundo todo pelas empresas de *low cost*, *low fair*. Essa é uma regra. Há enorme discussão sobre isso. No Campo dos Afonsos, temos uma estrutura — herdada pela ANAC — onde se estuda, para pilotos e usuários, o tamanho e a confortabilidade dos assentos. E essa discussão é tão grande no ambiente da OACI, que se discute até a possibilidade de as pessoas voarem de pé. Há, sim, discussões sobre aeronaves em que as pessoas voarão de pé, amarradas.

Como eu dizia, no âmbito da OACI, ou, em inglês ICAO, o organismo internacional que regra todas essas questões, não permitimos a nenhuma aeronave voar sem essa especificação internacionalmente aceita. O caso é que se adotou no Brasil, a partir de 2001 ou 2002, uma política de *low cost*, *low fair* que tem produzido problemas e também resultados: milhões de brasileiros estão conseguindo viajar — essa é uma verdade insofismável. E as empresas estão atuando de acordo com as regras. O debate existe exatamente para vermos se é preciso alterar as regras. Mas ele se dá no mundo inteiro, não é mérito do Brasil, ou vontade de uma empresa brasileira.

Quanto à questão dos usuários, Deputado Walter Ithoshi, amanhã vamos debater esse assunto no Senado, com o pessoal dos PROCONS. O Brasil tem uma das melhores legislações de defesa do consumidor do mundo. E os consumidores brasileiros não são desprotegidos do ponto de vista da lei, o que é o principal. A proteção tem de vir da lei, e a lei protege os consumidores, tanto que têm surgido muitas ações. Por sua vez, a ANAC tem procurado analisar todas essas questões e



assessorar todos os PROCONs. Nossa relação com os PROCONs é muito boa. Fizemos reunião com quase a totalidade dos PROCONs do País, há alguns meses.

Não digo que a aviação brasileira seja perfeita. Pelo contrário, tem muitas coisas a melhorar. Mas ela tem um histórico que não é de 6 meses. Nosso histórico de questionamentos e de críticas à prestação dos serviços é mais ou menos parelho ao verificado nos últimos 6 meses. A propósito, escrevi uma matéria, que foi publicada em vários jornais da área de turismo, infelizmente a grande imprensa não me deu essa oportunidade, sobre o volume de atrasos e cancelamentos de vôos antes do 29 de setembro, ou antes da ANAC — porque muitos gostam de falar em antes e depois da ANAC. Mostrei, então, que as críticas dos usuários registradas em dezembro de 2005 estiveram muito próximas das registradas em dezembro de 2006, que, cá para nós, foi um mês terrível.

Essa crise revelou especialmente o problema da falta de controladores. E o Comandante Saito foi absolutamente claro: há falta de controladores, mas isso não significa falta de segurança. O avião ficar no chão é um transtorno para o usuário, mas significa segurança. A falta de controladores não deixa o avião voar. Do contrário, o vôo é que seria inseguro. Inseguro é deixar o avião decolar sem controle efetivo, ou com o controlador sendo responsável por um número excessivo de aeronaves. A opção é dura, é drástica, é ruim para nós que estamos no sistema, mas é a opção da segurança: o avião não vai voar, porque não seria seguro. Mas isso está de acordo com as regras internacionais. E foi o que ocorreu.

Tenho anotadas as datas em que tivemos problemas fora daquilo que consideramos a normalidade, que não é perfeita: dias 14 e 26 de outubro de 2006; 1 e 2 de novembro; 5 e 6 de dezembro — que considero o momento mais grave, porque um equipamento do CINDACTA I saiu do ar e parou o País; 18 a 23 de dezembro, quando tivemos um problema específico que começou com todas as empresas e acabou ficando com uma; 14 de janeiro, quando houve um problema de equipamento em Curitiba, e, agora, 30 e 31 de março, quando houve a paralisação e a continuidade do problema. Quem viajou nesses dias com certeza teve transtornos diferentes daqueles que os usuários brasileiros têm ao longo do tempo.

Portanto, são esses os 14 dias em que considero ter havido graves transtornos. Não é pouca coisa, e não minimizo isso. Em muitos desses dias eu

[P40] Comentário: Sessão:0351/07
Quarto:41 Taq.:Denise Honda Rev.:Lia



estava voando, e, inclusive, as pessoas falavam comigo, cobravam-me. Foram nesses dias, de 6 meses para cá, que tivemos transtornos graves, além daquilo que é a normalidade histórica, ou seja, de 6% a 10% de atrasos e de 1% a 3% de cancelamentos. Ofereci esses dados à imprensa e os estudei a fundo. Esse é o histórico que temos tido, inclusive por questões meteorológicas e outras. Agora, nessas datas, realmente, tivemos o problema agravado.

Todos têm uma explicação, e muitas foram dadas aqui: problemas com equipamento em Curitiba, em Brasília; falta de controladores por excesso de licenças médicas, como no feriado de Finados, quando a coisa se revelou de forma mais explícita. Tivemos o problema da véspera de Natal, e não tivemos problema no Ano Novo, no Carnaval nem na Páscoa. Quase nenhum problema. Foram vários os feriados nos meses de janeiro e fevereiro. Depois, no dia 14 de janeiro, tivemos problemas com o equipamento de Curitiba e, agora, com essa paralisação.

Problemas existem, ninguém deve procurar tapar o sol com a peneira, mas eles estão identificados e vistos. Muitos têm soluções que não são de curtíssimo prazo, especialmente no que se refere ao número de controladores.

Acredito ter respondido aos que me questionaram, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - Consulto o Deputado Indio da Costa sobre se vai fazer uso do seu tempo para réplica.

O SR. DEPUTADO INDIO DA COSTA - Certamente. Gostaria de...

(Não identificado) - Não é a INFRAERO que vai falar?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - Houve alguma pergunta para a INFRAERO?

(Não identificado) - Houve.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - Então, passo a palavra ao Presidente da INFRAERO.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Sr. Presidente, cataloguei 11 perguntas diretamente feitas à INFRAERO. Com um tempo de resposta de 3 minutos para cada pergunta, seriam 33 minutos. Evidentemente, não usarei todo esse tempo. Tentarei responder pela ordem em que as perguntas foram formuladas.

Primeiro, em relação a maiores investimentos em aeroportos, ou seja, nos edifícios, nos terminais, do que no sistema de pista, pátios e assim por diante.



É importante salientar que um terminal novo de aeroporto tem de ser construído. Uma pista, não; uma pista tem de ser mantida. Vou dar um exemplo claro: o de Maceió, cujo terminal estava caindo aos pedaços, e foi construído um novo. Não seria, como não é, necessário fazer uma pista em Maceió, mas manter a que existe atualmente. As obras de construção do terminal aparecem, mas não a construção de pistas, e isso ocorre porque não há necessidade de construir essas pistas mas, sim, de mantê-las.

Número de aviões. Como foi mostrado, o número de vôos não cresceu no País. Cresceu o número de passageiros devido ao aumento do Programa Integrado de Transporte de Passageiro — PIT, ao aumento do número de assentos por aeronave, à redução do preço da passagem e assim por diante.

Então, os investimentos em pistas ocorreram, sim, haja vista o Aeroporto de Congonhas, que faz 48 operações por hora. Tivemos gravíssimos problemas para manter aquela pista — severo emborramento, uso de diferentes tecnologias e assim por diante. Então, as pistas são mantidas.

Sobre o aeroporto ser também um ponto comercial, ter lojas, esse é um assunto discutido no mundo todo. Muitos projetistas, muitos teóricos defendem a idéia de que o aeroporto deve ser algo extremamente simples, ter apenas banheiros, uma farmácia, uma loja de revista, uma lanchonete e mais nada. Para muitos o aeroporto deve ser um local onde o passageiro chega e embarca no avião ou dele desembarca e vai embora. Esse é um conceito muito comum no Leste Europeu, é exatamente assim que funciona por lá. Eu mesmo já o verifiquei. E há os que dizem que não; que o aeroporto deve ser um lugar bonito, turístico, onde se vende tudo o que for possível, com *free shops* e tal.

No Brasil, estamos seguindo a teoria média: a de dar ao passageiro ou ao turista uma estética mínima e alguma capacidade de lojas, que não chega ao padrão de um *shopping*. E, mais: essa é uma enorme fonte de receitas para a empresa.

Fizeram referência ao fato de Viracopos ser ocioso e Congonhas congestionado. É óbvio. Creio que o Dr. Milton Zuanazzi já mencionou a razão disso. Realmente, o Aeroporto de Viracopos, em Campinas, é profundamente ocioso no que respeita ao tráfego de passageiros; ele é basicamente um aeroporto cargueiro. A ANAC está conduzindo e liderando um trabalho de desvio de vôos para lá no

[P41] Comentário: Sessão:0351/07
Quarto:42 Taq.:Andréa Nogueira Rev.:Lia



futuro, tanto que já estamos planejando uma segunda pista para aquele aeroporto. É uma obra demorada, mas imaginamos que, no momento em que for tomada a decisão de realmente ativar Campinas, teremos pouquíssimo tempo para construir uma segunda pista, o que já está sendo projetado. Também reservando um local para uma terceira pista, raciocinando 15 anos à frente.

O Deputado Vadão Gomes mencionou ainda o problema de pousos em Congonhas, referindo-se aos procedimentos ADF. Na verdade, está muito melhor do que com esses procedimentos. Veja V.Exa. que, no final da década de 80, pousei dezenas de vezes naquele aeroporto em condições precárias de visibilidade e operando em ILS CAT 1. De lá para cá, pudemos ver que a coisa melhorou um pouco, e o aeroporto está operando hoje em ILS CAT 2 e em condições bem satisfatórias.

Outra pergunta foi a respeito de demissões ou afastamentos cautelares determinados pela Controladoria-Geral da União. O Ministro Waldir Pires já explicou esse detalhe. O problema deveu-se a contratos comerciais, não teve nada a ver com o tráfego aéreo. Houve uma recomendação da Controladoria, que foi levada ao Ministro da Defesa. S.Exa., então, a levou ao Conselho de Administração, que a acolheu, e os afastamentos cautelares foram realizados. Os atos estão assinados e, a partir de amanhã, todos estarão afastados de seus cargos. São 4 pessoas.

Foi perguntado se é comum a prática de demissões em grupo na INFRAERO. Que eu saiba, não. Essa foi a primeira de que tomei conhecimento — mas estou na presidência da empresa há apenas um ano.

Sobre se as pessoas demitidas teriam sido ou não contratadas pelo Presidente anterior, em princípio, ao assumir a INFRAERO, não alterei ninguém; levei apenas 3 pessoas comigo, e fiz alguns remanejamentos internos. Então, basicamente, o pessoal que está na empresa é o mesmo da gestão anterior.

(Não identificado) - Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - Tem V.Exa. a palavra.

(Não identificado) - Brigadeiro, por que V.Sa. manteve essas pessoas?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não cabe essa pergunta.

(Não identificado) - Cabe, sim.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - Deputado, se formos abrir espaço para cada Deputado questionar, ficará difícil, pois o Regimento diz que, quando o convidado estiver falando, não deve ser interrompido.

(Não identificado) - Presidente, isso é anti-regimental.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - Exatamente. É o que estou dizendo.

O Presidente da INFRAERO continua com a palavra.

(Não identificado) - Se V.Sa. puder responder, ficarei contente.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Certo. Foi mantida a estrutura anterior até porque assumi a presidência da empresa a 7 meses do final do mandato de um Governo e não poderia trocar todos diretores, pois isso poderia fechar a empresa e criar um problema seriíssimo. Então, a empresa foi tocada com os recursos humanos disponíveis, as trocas efetuadas foram somente as julgadas absolutamente necessárias, e a empresa continuou atuando dessa forma.

Foi cumprida a retirada de 4 pessoas ontem e de um outro diretor anteriormente por recomendação da CGU, mas é preciso observar uma coisa: todas as questões referentes à INFRAERO estão sendo investigadas e controladas pelo Tribunal de Contas da União. Para V.Exa. ter idéia, estão em andamento 16 investigações sobre obras, 7 denúncias, 36 representações e 4 tomadas de contas especiais, todas em aberto, requeridas pelo Tribunal de Contas da União, que, aliás, é um órgão auxiliar do Congresso Nacional. Então, toda essa documentação, todos esses processos estão à disposição do Congresso Nacional. Tivemos, em anos anteriores, 80 representações, das quais 7 ainda estão em aberto.

Foi também citado o problema das PPPs. Acho que o Ministro já respondeu bem: a decisão de fazer PPP ou não, decididamente, não é da alçada da INFRAERO. É uma decisão de Governo se será feita ou não PPP, e a INFRAERO cumprirá o que for determinado. Repito: essa é uma política de Estado.

Próximos projetos. Este ano está previsto que a INFRAERO invista 1,3 bilhão em novos investimentos, dos quais 750 oriundos do PAC. Então, a idéia é, este ano, usar 1,3 bilhão de investimento, dos quais mais de 260 milhões serão investidos em equipamentos — equipamentos de navegação aérea, de aproximação etc. — pertinentes à INFRAERO. O sistema de navegação aérea, o controle de tráfego



aéreo do País é essencialmente de responsabilidade da Aeronáutica. A INFRAERO tem uma pequena parte, que complementa o trabalho da Aeronáutica, e é nela que vamos também investir quantia razoável.

Acho que falei rápido demais, e pode ser que tenha escapado alguma pergunta, mas, de forma geral, foi o que anotei aqui. Se houver alguma outra pergunta, responderei imediatamente ou na forma necessária.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - Passo a palavra, para réplica, ao Deputado Índio da Costa, por 3 minutos.

O SR. DEPUTADO ÍNDIO DA COSTA - Disse o Ministro que a responsabilidade não é dele, que é da Aeronáutica, e chamou de crise o acidente entre o avião da Gol e o jato Legacy.

O que estamos chamando de crise não é isso. São os atrasos diários nos aeroportos; é o fato de pessoas ficarem, às vezes, 2, 3 horas dentro do avião — e algumas sofrem de claustrofobia, inclusive —, aguardando o avião decolar. Estamos tratando da gerência efetiva do sistema como ele é hoje e não apenas do acidente que, por si só, naturalmente, já é motivo de preocupação de todos nós.

O Comandante da Aeronáutica referiu-se à medida provisória para convocar 100 controladores. Quero dizer, Comandante, que, quando a medida provisória chega à Câmara dos Deputados, já está em vigor, portanto V.Sa. já pode contratar os 100 controladores. Isso não depende da Câmara dos Deputados.

Disse também o Comandante que não é a favor nem contra a desmilitarização e que, naturalmente, apenas cumpre a lei. O que nós, Parlamentares, que não somos especializados no tráfego aéreo, queremos saber é qual é o projeto.

Segundo o Presidente da INFRAERO apenas e tão-somente 20% do que será investido este ano no sistema aéreo será para a proteção dos usuários — 260 milhões do 1,3 bilhão a ser investido. Nunca vi um Governo gostar tanto de cimento, gostar tanto de fazer obra. E ainda diz: *“do que cabe à INFRAERO”*.

Para o Presidente da ANAC, os problemas estão identificados, mas a solução é de longo prazo. Ressalta a Presidenta da EMBRATUR: *“O turismo cresce”*. O Presidente da ABAV nega, diz que perderam 40% de faturamento desde que



começou a crise — aquela que consideramos, não o acidente entre o avião da Gol e o jato Legacy.

Com propriedade, disse o Ministro que levou tempo para o Governo achar onde estava a caixa-preta do avião Gol. A caixa-preta do Legacy, porém, foi encontrada logo no início, e nela estavam as informações a respeito do que aconteceu naquele momento. S.Exa. também falou do *transponder*, falou do TCAS, que, teoricamente, se estivesse ligado, jogaria o avião para a direita, evitando que um avião batesse no outro.

Eu vim para esta reunião motivado, animado, satisfeito, na idéia de que sairia daqui com informações efetivas para levar às pessoas que estão sofrendo com essa crise aérea. No entanto, percebi que, além das caixas-pretas do avião da Gol e do Legacy, existe uma terceira caixa-preta: a do Governo. E o conteúdo desta é muito simples, Ministro: é quem manda. Se a responsabilidade não é sua; se o Tenente-Brigadeiro Comandante da Aeronáutica não nos dá um projeto efetivo, o Presidente da ANAC também não, o Presidente da INFRAERO também não...

Quem foi eleito de fato, naturalmente, foi o Presidente da República. Então o Presidente tem de buscar uma solução e dar não só ao Legislativo, mas principalmente à sociedade, tem de apresentar prazos concretos e propostas. É muito simples. É o que se faz na construção de qualquer botequim. Existe um negócio chamado cronograma físico-financeiro, que inclui quanto tempo levará para se construir e quanto custará, com cálculos feitos a partir de um diagnóstico.

Apesar de terem passado 6 meses do acidente e vários e vários meses da identificação da crise — que não se deu por conta do acidente, deixo claro —, todos os dias encontramos, em todos os aeroportos, atrasos de 1, 2, 3, 4 horas para o avião partir e, conseqüentemente, para pousar. As pessoas vão perdendo a razão de sua viagem, pois se tinha, por exemplo, uma reunião em São Paulo e ali chegou na hora do trânsito pesado, levando mais 2 horas para chegar até o local desejado, só chegará depois de finda a reunião; então, acabou a razão que tinha para ir a São Paulo.

Quero agradecer a todos a presença e dizer que saio daqui mais preocupado do que quando entrei. A insegurança que levo no coração é enorme, porque, infelizmente, vejo que este Governo não tem comandante. A responsabilidade não é

[P43] Comentário: Sessão:0351/07
Quarto:44 Taq.:Márcia Moreira Rev.:Lia



do Ministro; os outros não têm projeto, o Presidente não se pronuncia, só dá arroubos de prazos e soluções. Então, me parece que a situação é muito mais grave do que imaginava.

Sr. Presidente, muito obrigado. Vou me manter dentro do prazo que me foi concedido para minhas considerações.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - Passo a palavra ao Deputado Vadão Gomes.

O SR. DEPUTADO VADÃO GOMES - Nobres convidados, sou um Deputado muito discreto. Não é do meu estilo aproveitar essas oportunidades para aparecer, e isso não é necessário também para que eu seja eleito. Estou aqui há 5 mandatos consecutivos e sempre passei com muita discrição.

Sinceramente, estou bastante preocupado não com o que está acontecendo hoje, mas com o futuro. Sobre o solo brasileiro, creio que já voei mais de 10 mil horas, e talvez quase mil horas sobre solo internacional. Então, minha vida tem sido isso. Infelizmente, o que vimos hoje nos dá um pouco mais de insegurança. Percebemos que não estão afinadas as ações que precisam ocorrer para que o problema seja solucionado.

Parece-me que foi dito aqui que a crise surgiu no dia 29 de outubro, da ocorrência do acidente para cá. Não é verdade. Nós estávamos operando via SLOT no Rio de Janeiro, via SLOT em São Paulo e via SLOT em Brasília. Tinha horário marcado para fazer pousos e decolagens, mas, em alguns momentos, era impossível se prever a chegada em Congonhas ou a saída, principalmente em aviões particulares. Portanto, a crise se arrasta há muito tempo.

Perguntei ao Tenente-Brigadeiro Comandante da Aeronáutica por que o avião caiu. Existem várias versões, e nós, que temos um pouco mais de identidade com a aviação, imaginamos por que caiu efetivamente, mas saber a causa real é importante para que isso não ocorra novamente. Eu talvez compreenda a sua discrição pessoal, o seu jeito de ser, motivo pelo qual talvez não tenha sido muito claro na resposta, mas a causa precisa ser buscada de imediato para que possamos evitar problemas semelhantes.



Percebemos que o planejamento não existiu anteriormente. Ninguém se preocupou com isso. Portanto, talvez o crescimento da demanda não esteja interligado com quem controla.

Sou a favor de que o controle continue com a Aeronáutica. Aviação é um problema estratégico e de segurança nacional, mesmo a não-militar. É preciso estar interligado; não pode ser diferente. Mas ambos os setores precisam conversar entre si. E também é preciso haver um comandante geral. Infelizmente, o atual Ministro não demonstrou identidade de comando em todas as áreas afins.

Presidente Milton Zuanazzi, sou simpático à sua ação na ANAC, sou seu fã e o considero muito capaz, mas, realmente, V.Sa. me deixou um pouco triste. O planejamento é seu; os aeroportos brasileiros são sua responsabilidade.

Sou empresário. Se V.Sa. perguntar a um empresário o que é melhor para ele, é claro que ele dirá que são os resultados. Normalmente, não importam muito as consequências do resultado. Portanto, transferir para Campinas parte do movimento do Aeroporto de Congonhas; tirar de Congonhas 100% dos vôos *charters*; passar um pouco para Guarulhos... Sei que teremos de construir um aeroporto em Itapevi e que é preciso otimizar todos os aeroportos da região. Teremos de construí-los, é verdade, mas isso demora um pouquinho.

O investimento que a INFRAERO vai fazer — e sei que com muita competência — vai demorar, mas precisamos de uma solução agora. A situação é muito grave, não só pela humilhação dos passageiros, como, sem dúvida, pela segurança.

Sr. Ministro, sou seu fã, seu colega. Meu pai é baiano, portanto, somos quase conterrâneos. Mas, desculpe-me, V.Exa. é o comandante de tudo e de todos, conhece leis e tudo o mais, mas está deixando passar a sensação de conflito de competência, ou de dúvida de competência. V.Exa. é que tem de assumir a responsabilidade de encontrar a solução a partir da orientação dos companheiros que a têm na mão. Sentimos aqui, realmente, insegurança em relação a quem faz o quê e a como isso será solucionado.

O problema é mais grave do que imaginamos. Não importa se o avião estava voando de uma forma ou de outra, se o TCAS estava ligado ou desligado, os radares deveriam estar acompanhando os aviões. Não quero culpar os

[P44] Comentário: Sessão:0351/07
Quarto:45 Taq.:Márcia Luisa Rev.:Lia



controladores. Faltam controladores, falta tudo, falta sobretudo atenção mais objetiva para a aviação. E nós, que viajamos bastante, sentimos isso a cada dia.

A reestruturação do atual quadro cabe, sim, ao Ministério da Defesa, que, ao final, é o grande guarda-chuva de tudo isso. Todos são competentes, mas é preciso que os responsáveis conversem mais entre si para encontrar a solução.

Pessoalmente, não posso fazer nada, mas acho que as Comissões têm condições de auxiliar muito, de orientar, da forma que for necessária, até para mudar a legislação, se for o caso.

Fico um pouco entristecido, pois o Governo, nas suas várias ações, deveria ser mais objetivo em relação ao que deve ser feito para solucionar o problema.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - Com a palavra o Deputado Walter Ihoshi.

O SR. DEPUTADO WALTER IHOSHI - Serei bastante breve e objetivo.

O Presidente da ANAC comentou que o sistema hoje é seguro; que, quando o usuário do sistema aguarda dentro do avião durante 30, 40 minutos, é para preservar sua segurança. Mas, na hora em o usuário compra seu bilhete, adquire sua passagem, ele o faz para voar em determinado horário e chegar ao destino pontualmente. Portanto, não basta somente termos um sistema seguro. A sociedade clama por segurança, mas também para que haja redução dos atrasos e dos cancelamentos de vôos. Se a demanda cresce, se o turismo está em expansão, ou seja, se hoje existe crescimento da oferta e da demanda, temos de planejar a expansão do sistema.

Sairemos desta audiência pública com a sensação de que não temos um planejamento definido; de que não há um plano de ação do Governo.

Portanto, Sr. Ministro, com todo respeito, deixo esta reunião muito preocupado, tanto quanto os Deputados que me antecederam e como a sociedade deve estar se sentindo no dia de hoje: com total insegurança e desconhecimento do que vai acontecer nos próximos meses.

Em quanto tempo teremos um sistema seguro? Em quanto tempo teremos um sistema que volte à situação de setembro do ano passado, quando tínhamos poucos cancelamentos e quase nenhum atraso nos vôos?

Muito obrigado.



O SR. PRESIDENTE (Cezar Silvestri) - Com a palavra o Deputado Onyx Lorenzoni.

O SR. DEPUTADO ONYX LORENZONI - Sr. Presidente, de maneira respeitosa, vou excetuar o Sr. João Quirino Júnior e o Tenente-Brigadeiro-do-Ar Juniti Saito, até porque o seu comando é recente. Mas o que vimos aqui foi falta de capacidade gerencial e administrativa, falta de planejamento, falta de visão, ausência de comando, o empurrar o comando para os lados para tentar tirar a própria responsabilidade. O que assisti aqui foi a um *show* de incompetência.

Como brasileiro, é com tristeza que digo isso agora, diante de pessoas para as quais gostaria de dizer o contrário: não; no meu País as autoridades sabem resolver as crises. E, o que é pior: tapam o sol com a peneira, sem nenhum pejo, sem nenhum respeito à nossa inteligência.

Digo isso porque sou um opositor ferrenho? Não. Sou um brasileiro indignado, porque está nas minhas mãos o que está nas do Governo Lula desde dezembro. O quê? O Acórdão nº 2.420, do Tribunal de Contas da União, que diz que o apagão aéreo foi originado pela incúria do Poder Público. Não é um opositor quem diz isso; é a Corte de Contas do País, que se utiliza da análise de técnicos que foram integrantes do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro – SISCEAB.

O que diz esse documento? De maneira evidente que, nas previsões orçamentárias de 2004, Sr. Ministro, caso tais recursos não sejam alocados na plenitude, a continuidade dos empreendimentos iniciados em 2002... Que empreendimentos eram esses? Primeiro, o SIVAM, que ficaria prejudicado, sob o risco de não corrigir a situação emergencial do Sistema Brasileiro de Acompanhamento de Vôo. Na proposta orçamentária de 2005, de novo: *“sem dúvida, sensíveis prejuízos para o País serão gerados na ocorrência de retardos ou não na execução dos projetos”*. Proposta orçamentária de 2006: *“atrasos e congestionamentos nos principais aeroportos do País, maior tempo de espera entre pouso e decolagem no mesmo aeroporto são conseqüências do não-atendimento das demandas orçamentárias da INFRAERO, do Comando da Aeronáutica, do Sistema Brasileiro de Controle de Vôo”*.



Segundo o Ministro do Tribunal de Contas da União, “a Aeronáutica, desprovida dos recursos necessários, ficou impossibilitada de prover com eficiência e efetividade os serviços de controle do tráfego aéreo, bem como ampliar a capacidade operativa dos CINDACTAs”. Diz ainda o Tribunal de Contas da União: “O infortúnio relativo à tragédia da colisão aérea não foi obra do acaso, mas de dificuldades da gestão para prover adequadamente o sistema de controle do espaço aéreo brasileiro”.

Termina o voto desse acórdão e se agrega um voto do Ministro Valmir Campelo: “Trata-se da necessidade urgente de se dedicar a devida atenção ao fator humano, ao contingente de profissionais que efetivamente tem a responsabilidade pelo funcionamento com eficácia, segurança do sistema aqui reavaliado”.

Esse acórdão, que foi enviado à Presidência da República, à Casa Civil, ao Ministério da Defesa, ao Ministério da Fazenda, ao Ministério do Planejamento, à INFRAERO e à ANAC, é de 12 de dezembro de 2006.

Portanto, não há planejamento neste Governo. Não há capacidade gerencial. E não é a Oposição que está querendo fazer disputa política com o Governo. Quem diz isso, repito, é o Tribunal de Contas da União.

O mais grave vem agora: relatórios de falhas no Sistema de Tráfego Aéreo; relatórios de perigo no CINDACTA I. No dia 13 de março de 2007, às 22h42, no CINDACTA I, Sr. Ministro e Sr. Comandante da Aeronáutica, todos os aviões sumiram da tela do radar. Todos.

O relatório está aqui, é um documento oficial. Essa é a documentação oficial do CINDACTA. Não é coisa de empresa, não.

O Sistema de Controle de Vão atualiza a altitude dos aviões. O piloto atualiza por intermédio do controlador, mas, muitas vezes, a altitude é alterada automaticamente pelo computador, sem que a aeronave tenha alterado a rota.

Concluo dizendo o seguinte: do que estamos tratando aqui? Os documentos estão disponíveis no TCU e no CINDACTA. Isso aqui não é invenção, Ministro. Isso aqui é a vida das pessoas.

Se alguém tem dúvida de que é preciso fazer uma CPI, as minhas acabaram aqui, com as exposições de V.Exas. V.Exas. não me entristeceram. Deixaram-me

[P46] Comentário: Sessão:0351/07
Quarto:47 Taq.:Clóvis Rev.:Lia



mais indignado ainda, porque o cidadão brasileiro tem o direito constitucional de voar em segurança. E, por inépcia e incompetência...

Dói ouvir isso, mas a verdade é que o Parlamento brasileiro precisa, e a sociedade brasileira exige que se faça uma CPI. A exposição de V.Exas. nos dá absoluta razão. Sem CPI, o Brasil caminha para o caos.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - Pela ordem, tem a palavra o Deputado Fernando Gabeira.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Conforme V.Exa. deve se lembrar, falei sobre a possibilidade de fazermos um planejamento para esta reunião. E, nesse planejamento, havia a promessa de que, às 14h, os convidados teriam uma chance de fazer um pequeno lanche, para continuarmos a reunião. Já são 14h23.

Quero, então, Sr. Presidente, fazer uma proposta.

É razoável que haja indignação, é razoável que haja luta política, mas — quem sabe? —, na segunda parte da audiência, possamos mostrar que temos algumas sugestões também. E queremos apresentar sugestões concretas para ajudar a resolver o problema.

Não quero dizer que a crítica vai desaparecer, que não vai haver indignação, mas o Congresso não pode ser apenas um espaço de indignação. É um espaço de proposta também.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - Deputado Fernando Gabeira, eu só pediria a concordância de todos os Deputados que estão presentes.

O Ministro Waldir Pires pediu para fazer uso da palavra, para a tréplica, ainda antes do intervalo. Então, daríamos, primeiro, a palavra ao Ministro e a todos que foram citados. Depois, então, faríamos um intervalo de 5 a 10 minutos para o lanche.

Com a palavra o Exmo. Sr. Ministro Waldir Pires.

O SR. MINISTRO WALDIR PIRES - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, acho até louvável que a indignação assuma determinadas proporções, e é natural que isso ocorra no Parlamento.



Aos mais jovens, eu diria o seguinte: não percam nunca, nunca mesmo, o sentido da responsabilidade das gerações e a ética. Ainda que seja no começo da vida Parlamentar, temos de ter sempre esse sentimento da responsabilidade ética.

(Não identificado) - Ministro, só para ficar claro, eu estou no quarto mandato.

O SR. MINISTRO WALDIR PIRES - Quarto mandato, que beleza!

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - Ministro, peço licença a V.Exa. para interrompê-lo por um minuto.

Solicito aos Sr. Deputados que não interrompam mais o expositor.

O SR. MINISTRO WALDIR PIRES - Mas, na realidade, acho que há uma inversão das coisas.

Eu não me achei aqui irresponsável em relação a nada. Nada. E nunca fui irresponsável na minha vida. Eu assumo as minhas responsabilidades. De forma que em relação, por exemplo, ao que diz respeito ao Comando da Aeronáutica, eu tenho a responsabilidade de dizer que sou um parceiro; que o Presidente da República fez o que tinha de fazer; que o Presidente da República não poderia ultrapassar, nas suas decisões, as atribuições que estão na lei do Comando da Aeronáutica.

Não houve irresponsabilidade do Ministro, como V.Exa. mencionou. Não há irresponsabilidade do Ministro. O Ministro tem de agir de acordo com a Constituição e com a lei. E saber crescer.

V.Exa. vai saber o que é a caminhada da vida e vai verificar que a construção das instituições, desta Casa inclusive, merece muito e sempre grande cuidado e compromisso com a sociedade brasileira.

Não há irresponsabilidade. Há, ao contrário, uma enorme responsabilidade. Há uma enorme — e permanente — preocupação do Presidente da República. Quando S.Exa. passa para o Comando da Aeronáutica, diretamente, na condição de Comandante Supremo das Forças Armadas, essa tarefa, assim o faz porque a lei o determina. O Presidente não poderia fazer o contrário.

Essa sensibilidade teve o Presidente da República, e vai continuar tendo. Para quê? Para reconstruirmos uma realidade que vem de decênios — decênios, repito — de tolerâncias, decênios de falta de gestão adequada. Em todos os setores

[P47] Comentário: Sessão:0351/07
Quarto:48 Taq.:Sheila Maria Rev.:Lia



deste País, nesta Casa, que é a minha Casa, de longo tempo, em qualquer setor. E nós vamos corrigindo.

Claro que a Oposição é uma coisa bonita. Eu também estive na Oposição. Mas ela precisa ser reflexiva e ter o compromisso ético de construir as etapas futuras do País, independentemente das nossas vitórias eventuais e passageiras.

De modo que não houve irresponsabilidade. Honra-me poder dizer que o Presidente assumiu o Comando da Aeronáutica, tal como está na lei, e o Presidente agiu exatamente como deveria. E é assim mesmo que se faz.

Nós tivemos outros episódios muito inconvenientes, globais, com culpas gerais, de todos os setores da vida institucional deste País.

Espero que a geração de V.Exa. tenha o que a minha não teve: a continuidade desta Casa, o respeito da sociedade toda e, portanto, uma construção democrática válida. É assim que eu imagino que deva ser.

Quero dizer também ao Deputado Onyx Lorenzoni que o Tribunal de Contas é um órgão da maior respeitabilidade, mas que, aqui ou ali, um Ministro do Tribunal de Contas pode errar.

Tive a oportunidade de publicamente dizer que esses dados não estavam corretos, inclusive porque eu tenho os dados da execução orçamentária. Tenho os dados exatos. São os dados públicos, são os dados da Aeronáutica, são os dados das finanças em relação à execução orçamentária. Li coisas que não são verdadeiras sobre o fato de que o Governo teria feito cancelamentos nos exercícios de 2003, 2004, 2005, 2006, 2007. Não há praticamente contingenciamento nenhum. Os contingenciamentos foram mínimos.

Os números estão aqui. Em 2004, tivemos contingenciamento zero. A dotação de 468 milhões de reais foi toda disponibilizada. Em 2005, houve contingenciamento inferior a 4%. Da dotação de 495 milhões de reais, foram investidos 435 milhões de reais. Em 2006, o contingenciamento foi zero. Dos 530 milhões de reais previstos, tudo foi aplicado. Em 2007, a disponibilidade é completa, total, não há contingenciamento nenhum. No entanto, tenho lido notícias que me deixam perplexo. Infelizmente, estamos nos habituando a uma irresponsabilidade gigantesca.



Deputado Onyx Lorenzoni, há realmente um desafio, sem nenhuma dúvida. A administração de uma nação é muito mais difícil do que a administração de uma empresa, na qual o administrador tem 51% do comando e acabou. Nós, não. Temos que continuar convivendo com os que estão eventualmente no Governo e com os que estão eventualmente no Parlamento e na Oposição. É essencial que todos nos somemos, participemos da administração, façamos sugestões, estabeleçamos mecanismos de convivência permanente para definição de prioridades. Esse é um desafio comum da sociedade brasileira.

Não adianta construir a base aqui, numa hora de emoção e de sofrimento. As bases calcadas no prestígio político são frágeis. Elas não servem. A sociedade constata isso.

Sr. Presidente, encerro dizendo que temos um corpo de companheiros com responsabilidades divididas. Podemos ter aqui ou ali faltas — e elas estão lá atrás, inclusive —, mas vamos corrigi-las, vamos superá-las. É assim que vamos construir uma outra nação. Precisamos construir outra sociedade, em que não tenhamos os sofrimentos e as dores da sociedade contemporânea brasileira.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - Passo a palavra ao Tenente-Brigadeiro-do-Ar José Carlos Pereira, Presidente da INFRAERO. *(Pausa.)*

O Presidente da INFRAERO está sendo chamado à Comissão de Viação e Transportes. Houve, porém, uma solicitação para que ele fizesse uso da palavra antes do lanche. Aguardemos um pouco, Deputado. Vamos fazer um regime forçado.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Usarei menos de 5 minutos, Deputado.

Como fui citado na intervenção anterior — o Deputado Onyx Lorenzoni, em excelente momento, leu alguns acórdãos do Tribunal de Contas —, também quero ler uma nota do Tribunal de Contas da União, do dia 28 de março, no seguinte teor:

“Nos termos da nota anteriormente divulgada pelo Tribunal de Contas da União (TCU), em vista da importância dos temas ligados à fiscalização da Infraero, o TCU reitera e esclarece o seguinte:

1 - Nenhum dos processos mencionados recentemente pela imprensa foi julgado definitivamente



pelo Plenário do tribunal. Todos esses processos encontram-se sob exame e recebem do TCU atenção proporcional à importância que no momento ostentam.

2 - Os gestores da Infraero não foram condenados nesses processos por decisão final do Plenário do TCU. Há investigações e procedimentos instaurados, em normal andamento, que obedecem e exigem, em respeito à Constituição Federal, o exercício da ampla defesa dos envolvidos, do contraditório e do devido processo legal.

3 - Já foram designados novos servidores para atuar nesses processos de auditoria relacionados à Infraero, com o objetivo de, com a máxima rapidez e imparcialidade, permitir o julgamento no menor prazo possível”.

É importante salientar que muito do que hoje é atribuído à INFRAERO ainda está sob julgamento do Tribunal de Contas.

O Deputado Onyx Lorenzoni deu entrada, no Ministério Público, a uma representação contra a INFRAERO, citando, entre outros fatos, um grave problema ocorrido no Aeroporto Internacional de Viracopos. Há um acórdão do Tribunal, ainda não transitado em julgado. Depois de longa discussão, o Tribunal concluiu que a coisa gravíssima era uma recomendação à INFRAERO para que, no futuro, se abstivesse de colocar nos seus editais que a empresa que ganhasse a concorrência deveria ter engenheiros civis especializados em construção de pistas e terraplanagens de grande porte.

Na verdade, o grande crime da empresa foi ter colocado no edital que seria vital haver um engenheiro especializado em construção de pista de pouso. Então, apenas parte do acórdão foi questionada junto ao Ministério Público Federal.

Era o que tinha a acrescentar.

Desculpe-me, Deputado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Cezar Silvestri) - De acordo com o combinado, Deputado Fernando Gabeira, faremos um intervalo de, no máximo, 10 minutos.



CÂMARA DOS DEPUTADOS - DETAQ

COM REDAÇÃO FINAL

Nome: Comissão de Fiscalização Financeira e Controle

Número: 0351/07

Data: 11/4/2007

Convido os palestrantes para fazerem um lanche na sala da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados.

Informo a todos os Deputados que as inscrições já estão encerradas. Temos 42 Deputados inscritos, e já são 14h37min.

Está suspensa a reunião.

(A reunião é suspensa.)