



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: 1343/09	DATA: 01/09/2009
INÍCIO: 14h46min	TÉRMINO: 16h57min	DURAÇÃO: 02h11min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 02h11min	PÁGINAS: 49	QUARTOS: 27

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO
MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL – Diretora-Substituta do Departamento de Desenvolvimento e Logística do Ministério dos Transportes, representante do Ministro Alfredo Pereira do Nascimento. ALEXANDRE BARROS – Diretor de Infraestrutura da Agência Nacional de Aviação Civil. JONAS MAURÍCIO LOPES – Superintendente de Estudos e Projetos de Engenharia da Empresa de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO.

SUMÁRIO: Discussão sobre providências relativas à organização da Copa de 2014.

OBSERVAÇÕES
Houve exibição de imagens. Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Declaro aberta a presente reunião de audiência pública, aprovada a requerimento de autoria dos Deputados Silvio Torres, Paulo Rattes e Rômulo Gouveia, destinada a discutir providências relativas à organização da Copa de 2014.

O tema da nossa audiência pública hoje refere-se à infraestrutura necessária para atender aos compromissos que o Governo assinou para realização da Copa de 2014. Temos convidados ligados ao setor de infraestrutura e logística, a quem agradeço a presença e já convido a tomar assento à Mesa. São nossos convidados a Sra. Magnólia Pinheiro, Diretora Substituta do Departamento de Desenvolvimento e Logística do Ministério dos Transportes, representante nesta audiência do Ministro Alfredo Pereira do Nascimento; o Sr. Alexandre Barros, Diretor de Infraestrutura da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC, representante da Sra. Solange Paiva Vieira, Diretora Presidente da ANAC; e o Sr. Jonas Maurício Lopes, Superintendente de Estudos e Projetos de Engenharia da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária — INFRAERO, representante do Sr. Murilo Marques Barboza, novo Presidente da INFRAERO. Agradecemos mais uma vez a presença a V.Sas. Aliás, atrasamos esta audiência por conta da mudança na INFRAERO. Estávamos aguardando que assumisse o novo Presidente.

Informo que amanhã, quarta-feira, às 10h, haverá reunião deliberativa da Comissão.

Antes de iniciar, quero prestar um pequeno esclarecimento aos nossos convidados. O tempo previsto no Regimento é de 20 minutos para que cada um faça sua exposição, mas, obviamente, se necessário, poderemos prorrogá-lo. Depois da apresentação dos 3 convidados, começaremos as perguntas por parte dos Deputados.

Podemos começar passando a palavra a Sra. Magnólia Pinheiro. Não sei se V.Sa. vai fazer alguma apresentação. Eu peço um microfone. Talvez fique mais fácil para a senhora fazer a apresentação ali da frente.

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Boa tarde a todas as Sras. e Srs. Deputados. Trouxemos uma apresentação do Ministério dos Transportes sobre as obras que poderão favorecer a Copa de 2014.

(Segue-se exibição de imagens.)

[P1] Comentário: Supervisor.:Estela

[p2] Comentário: Sessão:1343/09
Quarto:1 Taq.:Zagotto Rev.:



No Ministério dos Transportes há várias obras que podem favorecer as cidades-sede da Copa. Nenhuma delas está atrelada rigidamente ao evento da Copa, porém, elas podem favorecer muito na mobilidade entre as cidades.

Não temos nenhuma execução vinculada diretamente à Copa, porém a conclusão de alguns empreendimentos já em andamento. Desde antes da escolha das cidades-sede, todos esses que vou apresentar já estavam no Programa de Aceleração do Crescimento — PAC e muito provavelmente favorecerão a mobilidade para as cidades-sede.

Então, vamos ver alguns contornos rodoviários de capitais. A Via Expressa de Salvador é uma obra que se está iniciando agora. Esse trechinho em vermelho é o local onde a obra está se iniciando, é um túnel. Temos lá em cima um viaduto que também já está iniciado. Foi dada ordem de serviço para se iniciar a obra no mês de março. A execução já tem 2,5% de andamento físico, e estamos concluído algum percentual agora de 4% no final deste mês. A conclusão está prevista para 2011, no mês de maio. Trata-se de uma obra feita pelo DNIT em convênio com o Governo do Estado da Bahia. São 10 pistas para desafogar o trânsito em Salvador. Dessas 10 pistas, 6 são para o tráfego de veículos menores e 4 para veículos de carga.

Aqui temos as fotos de onde a obra já começou. Esta é a abertura do túnel, este T-3 que está ali. Depois temos o início da escavação para a fundação do Viaduto 16, aquele lá da frente. É uma obra grande, como muitos viadutos. Vai até o porto de Salvador e consegue desafogar principalmente o trânsito de veículos de carga.

A próxima obra é o arco rodoviário. O arco são 3 subtrechos. Há o trecho maior, de 26 quilômetros, que vai de Santa Cruz até Mangaratiba. Nós já temos concluídos 14 quilômetros de pavimentação e 12 obras de arte. A conclusão está prevista para até 30 de setembro de 2010. O outro trecho, que é o acesso ao Porto de Itaguaí, está-se iniciando agora. Temos aqui o início da terraplanagem e a previsão é de que teremos 1,5 quilômetro de terraplanagem prontos até o final deste ano. Então, essa conclusão será ainda em 30 de setembro de 2010, porque é um trecho menor, apesar de ter sido começado depois. São só 3 quilômetros.

Temos ainda umas obras complementares, que são a restauração da pista antiga, acesso a novos viadutos, pontes. Então, essas obras foram contratadas no

[P3] Comentário: Sessão:1343/09
Quarto:2 Taq.:Sheila Maria Rev.:



mês de junho e serão concluídas até 30 de junho de 2010. Temos também, no próximo *slide*, fotos do início desse trecho. O trecho que já está em execução, entre o Km 391 e 391,4, e o Trevo do Mazumba. Como os senhores estão vendo aqui, estão fazendo a limpeza para colocar as alças do trevo.

Em seguida, temos ainda no arco rodoviário não mais o trecho da 101, mas da 493. Nesse subtrecho a LP já está emitida. Foram feitas desapropriações de 700 imóveis. Como V.Exas. estão vendo, será preciso desapropriar 3.500 imóveis. Nós já desapropriamos 700. Em cada lote desses em vermelho nós temos 5 quilômetros já liberados para as obras se iniciarem. Nesse início, temos várias obras de arte especiais: 3 viadutos, 3 pontes, um passagem inferior, passagens de gado, galerias de celulares. Todas essas obras foram iniciadas. Os serviços de drenagem e obras de arte corrente e terraplanagem também estão iniciados.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - D. Magnólia, são todas obras do PAC? Não entendi.

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Não, não são.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Ah, não são.

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - São apenas as que tem contorno rodoviário próximo às capitais-sede.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - V.Sa. afirmou então que as obras da Copa já estão incluídas no PAC, mas não são necessariamente essas.

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - O Ministério dos Transportes não tem nenhuma obra especificamente para a Copa do Mundo. Não recebeu nenhuma demanda para isso. O Ministério dos Transportes trata apenas de rodovias federais, que ficam um pouco fora das cidades. Em alguns trechos há uma passagem urbana, mas todos ficam fora. Esses trechos estão no PAC já há algum tempo, desde o início do programa. Agora, eu selecionei desses alguns contornos de cidades-sede da Copa. A execução deles não está necessariamente atrelada à Copa do Mundo, mas eles vão ficar prontos antes disso e vão favorecer a mobilidade naquelas cidades e também entre uma cidade e outra.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Eu entendi. É porque a ideia da audiência é verificar qual é o papel do Ministério dos Transportes na Copa de 2014.



A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Exatamente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - V.Sa. está dizendo que não houve nenhuma demanda...

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - ... nos compromissos adicionais que o Governo assumiu para preparar o País para a Copa de 2014, no âmbito do Ministério dos Transportes?

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Isso. Diretamente, então, as obras não estão atreladas a isso, mas elas favorecerão.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - Deputado Silvio Torres, eu posso fazer uma indagação à Dra. Magnólia?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - O Deputado Paulo Rattes é o Relator. Aqui estão presentes também o Presidente, Deputado Rômulo Gouveia, e o Deputado Machado. É que acabou de iniciar sua apresentação a Dra. Magnólia, que representa...

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - Mas essa questão me traz uma indagação enorme, pela maneira como foi levantada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - V.Exa. poderá fazer a pergunta que achar melhor.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - É evidente, claro, que o Arco Rodoviário — eu sou Deputado pelo Estado do Rio de Janeiro...

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Sim.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - ...é uma das obras mais importantes que o Governo Federal faz neste instante e a anuncia como uma obra do PAC.

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - É. Do PAC.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - E anuncia também como uma obra que irá resolver grandes problemas de tráfego, e não poderia deixar de resolver dentro da cidade do Rio de Janeiro, porque ela passa justamente na periferia da Capital, nos grandes Municípios que compõem essa periferia. Ela é substancial para que tenhamos uma parte dos problemas de transportes resolvida, especialmente para a Copa do Mundo. Daí eu estranhar, e estranho mesmo como Relator desta Subcomissão, que tal coisa aconteça, que isso não tenha sido relatado ao Ministério

[MSOffice4] Comentário:
Sessão:1343/09 Quarto:3 Taq.:Maria
Cristina Rev.:



dos Transportes. Isso é uma surpresa para mim. Fica minha indagação e, mais do que isso, uma afirmação também de que a obra é necessária e muito para o Estado do Rio de Janeiro, e profundamente necessária também para a Copa do Mundo de 2014.

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Eu e o Ministério inteiro concordamos com V.Exa. O que foi dito aqui é que se trata de obra muito importante, mas que ela já estava no PAC, nas obras e nos trabalhos do Ministério dos Transportes antes mesmo da escolha das cidades-sede para a Copa. E todas essas que estou apresentando ficarão prontas antes da Copa. A observação é que elas já estavam planejadas, por sorte, antes da demanda da Copa.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Mas é realmente uma obra importantíssima.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Haverá tempo depois para fazermos as outras perguntas. Era apenas para esclarecer.

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Sim. São só 10 *slides*.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Pode continuar, por favor.

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Eu escolhi as obras de contorno rodoviário. Claro, há outras obras que favorecerão a Copa. Por exemplo, a BR-101, no Nordeste, liga Natal a Recife e ficará pronta também. Já há até trechos que foram liberados para o tráfego de veículos, mas elas não estão listadas aqui porque eu escolhi apenas contorno rodoviário das cidades pontuais.

Mas, além do Arco da 101 e da 493, há também as providências que estão sendo tomadas, como licitar o trechinho de Santa Guilhermina a Manilha, esse trecho que está em branco, mais embaixo. Ainda licitaremos a obra; o edital será publicado agora no dia 30; a contratação até 30 de dezembro de 2009 e as obras já se iniciarão no começo do ano, com previsão para concluí-las até o mês novembro de 2011.

Aqui, na 403, há o transporte de material, já no canteiro; a compactação de uma área que servirá para os pré-moldados, também ainda no canteiro; e a preparação do canteiro de obras.



Depois, há o RODOANEL de São Paulo também, uma obra grande. Nessa, são 5 lotes. Já concluímos boa partes deles. Cada um dos lotes tem seu percentual de conclusão, com uma quantidade enorme de obras de arte especial.

Os lotes 1, 2, 3, 4, 5 têm previsão de terem concluídas até 90% das obras de arte até outubro e novembro. A conclusão total está prevista para janeiro. Esse executor do Estado de São Paulo é o dessa.

Há no próximo *slide* algumas fotos. Trouxe essas duas, mas são várias fotos muito bonitas, porque é uma obra gigantesca. Há essa ponte sobre a Represa Billings e uma parte do viaduto, com 680 metros, que chegará à Régis Bittencourt, na Cidade de Embu.

Essa obra aqui está em azul porque já está praticamente concluída. É o contorno leste de Curitiba. Faltam apenas os dispositivos de proteção ambiental, que são para colher, num eventual acidente, alguns dejetos e olhos, essas coisas que poderiam prejudicar o meio ambiente. Os dispositivos de proteção ambiental estão sendo construídos agora. A obra toda, com a adequação, já está concluída. Temos aqui umas fotos dessa adequação já concluída. Essa a duplicação das vias e o viaduto, no Km 91, que também está concluído.

As próximas obras ainda não foram iniciadas. São obras cuja licitação está sendo concluída, ou em preparação ou solicitação de licenciamento ambiental.

Essa aqui é a duplicação do contorno de Fortaleza, e previsão é iniciar a obra agora em outubro, quando a licitação for concluída.

A próxima é o contorno de Recife. Também já houve uma licitação, mas foi ficou deserta, e agora estamos preparando, revisando o projeto para fazer nova licitação.

Essa obra também será concluída. Todas essas que não começaram, mesmo assim, terminam antes da Copa.

Além da obra de contorno do Recife, há também a 116, a Via Expressa de Sapucaia a Porto Alegre. Ela também tem previsão para ser iniciada agora no final do mês de setembro, e a conclusão está prevista para o final de 2011. São essas 3 que estão ainda por iniciar, e as outras primeiras estão iniciadas.

Essas são as obras escolhidas para apresentarmos aqui como obras de contorno das cidades-sede. Não quer dizer que as outras obras que o Ministério dos

[MSOffice5] Comentário:
Sessão:1343/09 Quarto:4 Taq.:Maria
Cristina Rev.:



Transportes está fazendo, como eu citei, a BR-101 e as que fazem ligação entre uma cidade e outra, não sejam também muito importantes para viabilizar essa mobilidade entre cidades.

Terminamos a apresentação dos contornos de cidade.

Estou à disposição para as perguntas.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Nós agradecemos à Sra. Magnólia, Diretora Substituta do Departamento de Desenvolvimento de Logística do Ministério dos Transportes. V.Sa. não tem mais nada para apresentar agora?

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Agora, não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Então, por favor, pode se sentar aqui.

Nós teremos também certamente perguntas a fazer sobre o restante, mas agradecemos a V.Sa. a apresentação e passamos a palavra então ao Sr. Alexandre Barros, Diretor de Infraestrutura da ANAC, apesar de que foi o Sr. Jonas o primeiro que apareceu. V.Exa. tem alguma apresentação a fazer? *(Pausa.)*

O SR. ALEXANDRE BARROS - Muito boa tarde a todos. Primeiro, quero agradecer à Comissão de Fiscalização Financeira e Tributação, na pessoa do seu Presidente, Deputado Silvio Torres. Muito obrigado pelo convite, que muito nos honra.

A exemplo do Ministério dos Transportes, a ANAC também não tem nenhuma atividade diretamente relacionada ao planejamento para a Copa do Mundo de 2014. Eu tenho a impressão de que a melhor apresentação ficou para o final, quando veremos realmente os planos da INFRAERO, mas eu apresentarei muito brevemente qual é o papel da ANAC, não apenas no planejamento do sistema aeroportuário, mas também especificamente para a Copa de 2014. *(Pausa.)*

Interessante. Estamos sem títulos. Muito bem, terei que fazer de cabeça.

Essas são basicamente as competências da ANAC previstas em lei.

Primeiro, o estabelecimento do modelo de concessão de infraestrutura aeroportuária a ser submetida ao Presidente da República. Essa é uma competência prevista na lei de criação da ANAC. Demos início na elaboração desse modelo no final do ano passado. Tínhamos até o final de julho para apresentarmos esse



modelo ao Ministério da Defesa que circulou por vários órgãos do Governo envolvidos. Esse modelo encontra-se, no momento, em análise por esses outros órgãos. Assim que tivermos recebido as contribuições de todos esses órgãos, encaminharemos oficialmente para a Casa Civil que o encaminhará à Presidência da República para aprovação.

É também competência legal nossa conceder ou autorizar a exploração na infraestrutura aeroportuária no todo ou em parte. Essa competência, obviamente, depende da elaboração do modelo que vem na primeira competência.

É competência da ANAC homologar, registrar e cadastrar os aeródromos. Qualquer aeródromo ou aeroporto que venha a ser construído e a ser operado no Brasil necessita de uma homologação, registro ou cadastro na Agência Nacional de Aviação Civil. Aqui entra o nosso papel de facilitar ao máximo esse procedimento. Todas as obras que a INFRAERO tiver de fazer, por exemplo, nos seus aeroportos têm que ser homologadas, registradas, na Agência Nacional de Aviação Civil. Estamos desenvolvendo um esforço muito grande de desburocratização e de informatização para que todos os processos que venham de registro de homologação de aeroportos e aeródromos para nós sejam processados com bastante celeridade.

Nós também aprovamos e fiscalizamos a construção, reforma e ampliação de aeródromos e sua abertura ao tráfego. Essas duas últimas competências, na verdade, são relacionadas.

Nós fazemos toda a regulação e fiscalização da segurança da aviação civil, da facilitação do transporte aéreo, da movimentação de passageiros, de cargas e demais atividades de aviação civil.

É evidente que a Copa do Mundo de 2014 trará muitas necessidades de procedimentos especiais. Teremos um tráfego de passageiros bastante elevado, um surto no tráfego de passageiros durante esse período de, mais ou menos, 1 mês.

Cabe à ANAC fazer a regulação e fiscalização de todos os procedimentos de processamento de passageiros e cargas.

Cabe à ANAC também a regulação das autorizações de horários de pouso e decolagem. Todo voo que opera no Brasil necessita de uma autorização da ANAC para tanto. Essa autorização normalmente é concedida sem maiores problemas se a



empresa que estiver operando for devidamente certificada para operar no Brasil. Evidentemente que para Copa do Mundo estamos prevendo um aumento no número de voos, principalmente internacionais, do tipo *charter*, que não são os voos regulares, seriam os fretados. Cabe à ANAC fazer a aprovação desses voos. Então, nós estamos nos preparando para isso.

Realmente há algum problema de compatibilidade e vou pedir aos senhores que ignorem os títulos.

Esse *slide*, na verdade, fala um pouco do Plano Nacional da Aviação Civil, aprovado recentemente e publicado por decreto presidencial. Esse Plano tem como parte dos objetivos o provimento da infraestrutura seja pelo Poder Público, seja por agentes privados, por meio de delegação, conforme disposto na Constituição, e deve proporcionar o desenvolvimento das atividades do transporte aéreo. Ou seja, a própria política nacional de aviação civil já fala do estímulo à participação de agentes privados na exploração da infraestrutura aeroportuária.

[P7] Comentário: Sessão:1343/09
Quarto:6 Taq.:Eva Rev.:

O modelo de concessão de aeroportos, uma atribuição nossa, uma competência legal nossa, tem objetivos que partem também da Política Nacional da Aviação Civil: regulamentar a participação do setor privado na ampliação e exploração da infraestrutura aeroportuária — o que nós queremos com esse modelo é estimular a participação do setor privado na exploração dos aeroportos do Brasil — e assegurar a oferta de infraestrutura necessária ao desenvolvimento do serviço de transporte aéreo. Nós temos uma necessidade de expansão da infraestrutura aeroportuária, independentemente da Copa do Mundo de 2014. É bom deixar claro e registrado que a necessidade de expansão na infraestrutura aeroportuária existe, mesmo que não houvesse uma Copa do Mundo se aproximando.

Queremos também, obviamente, promover a concorrência e compatibilizar e integrar a infraestrutura aeroportuária com a infraestrutura de outros modais de transportes.

Outras ações por parte da ANAC: participar, em conjunto com órgãos em fronteiras e administração aeroportuária, das ações para promover a facilitação e a segurança do transporte aéreo — trabalhamos, nesse sentido, com a Polícia Federal, a Receita Federal, a ANVISA e o Ministério da Agricultura; aprovar



tempestivamente as autorizações do horário de pouso e decolagem, observada a capacidade da infraestrutura.

Novamente, já estamos nos preparando para processar, da forma mais célere possível, os pedidos que deverão chegar à ANAC de horários de voos de e para o Brasil.

Por último, um exemplo da necessidade que temos da expansão da infraestrutura aeroportuária.

Essa é a situação que temos atualmente na infraestrutura aeroportuária de São Paulo, contando apenas os aeroportos que operam voos regulares de passageiros.

O aeroporto de Guarulhos tem uma capacidade instalada — isso o Dr. Jonas vai poder confirmar depois — de 16,5 milhões de passageiros/ano. Já operam lá, hoje, 20 milhões e a projeção para 2009 é que fique novamente acima de 20 milhões.

Em Congonhas, temos uma capacidade de processamento de passageiros de 12 milhões por ano. Em 2008, já foram 13 milhões e 672 mil, e a projeção para 2009 é uma pequena queda, 2 milhões e 700, ainda acima da capacidade.

O aeroporto de Viracopos, que se deve transformar no grande aeroporto da América Latina nos próximos anos, hoje tem uma capacidade instalada de apenas 2 milhões de passageiros/ano. Em 2008, passaram por lá pouco mais de 1 milhão de passageiros. Mas agora, em 2009, graças à saturação dos outros 2 aeroportos e graças à entrada de uma nova empresa aérea que montou o seu centro de operações em Viracopos, já devemos ter 2 milhões e 700 mil passageiros passando por lá, também acima da sua capacidade. Isso é 2009; não é 2014. Então, temos uma necessidade muito grande de ampliação da infraestrutura que existe hoje e não depende da Copa do Mundo. Mesmo sem Copa do Mundo já temos uma necessidade grande de ampliação.

Concluindo, esse é o papel da ANAC em relação à Copa do Mundo de 2014: regular, aprovar e fiscalizar o projeto de operação dos aeroportos e de operação dos voos no Brasil; elaborar o modelo de outorga dos aeroportos para aprovação do **Presidente** da República, que já foi elaborado — encontra-se agora em análise pelos outros órgãos do Governo; necessidade premente da ampliação da infraestrutura



aeroportuária, principalmente de São Paulo, que hoje é o gargalo do sistema independentemente da realização da Copa do Mundo.

Era isso o que tinha a apresentar. Estou disponível para as questões.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Agradecemos ao Sr. Alexandre Barros, Diretor de Infraestrutura da Agência Nacional de Aviação Civil.

Passo a palavra ao Sr. Jonas Maurício Lopes, Superintendente de Estudos e Projetos de Engenharia da INFRAERO.

O SR. DEPUTADO RÔMULO GOUVEIA - Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Pois não, Deputado Rômulo.

O SR. DEPUTADO RÔMULO GOUVEIA - Como tenho audiência agora com o Ministro Geddel sobre uma situação na Paraíba, peço a compreensão a V.Exa e aos demais Deputados para retornar em seguida.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Obrigado, Deputado Rômulo Gouveia. Aguardaremos V.Exa.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Boa tarde.

(Segue-se exibição de imagens.)

Assim como foi abordado pela Sra. Magnólia, do Ministério dos Transportes, e pelo colega Alexandre Barros, da ANAC, a INFRAERO não tem um investimento pontual em relação a determinado evento na sua infraestrutura aeroportuária. Trabalhamos com planejamento de 10 anos. Praticamente, destinamos 5 anos para a execução de projetos e obras, depois, 5 anos de operação, quando novamente o ciclo retoma a sua fase de projetos.

Esses investimentos pontuados na apresentação específica para este fórum, embora tiveram como base apresentação que estamos fazendo na Casa Civil, dos investimentos destinados aos aeroportos que estão em cidades-sede, fazem parte de um planejamento sequencial, assim como ocorre no Ministério dos Transportes, independentemente da definição das cidades que sediarão a Copa. São investimentos que já haviam sido pensados e planejados e estavam no plano quinquenal de ação da INFRAERO independentemente das cidades definidas.

São 12 cidades. Temos 16 aeroportos. Estão listados aqui todos os aeroportos. No mapa, à direita, está a localização deles em relação ao País.



Em Belo Horizonte, temos o Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Confins.

O primeiro *slide* de cada um dos aeroportos tem basicamente as mesmas informações. Na coluna da esquerda, há os dados operacionais do aeroporto relacionados com o terminal de passageiros, pátio de aeronaves e estacionamento de veículos. Esses são os locais onde denotamos maior necessidade de fazer investimento em infraestrutura aeroportuária. Claro que há outros investimentos importantes e que fazem parte do planejamento da INFRAERO, mas não estão nesse *slide*, porque senão a quantidade de informações seria muito grande. Acho que não é o momento de entrar nesse detalhe.

No quadro superior à direita, temos os investimentos que estão previstos dentro desse quinquênio 2009 a 2013; alguns deles componentes do PAC; outros, necessários, estão divididos entre INFRAERO e demais dependendo do tipo de investimento.

Com relação aos dados operacionais, na coluna do lado esquerdo, temos o terminal de passageiros, a capacidade e a demanda tanto para 2009 como a prevista para 2014.

O aeroporto de Confins, que hoje tem uma capacidade terminal de 5 milhões, terá uma demanda projetada em 2014 para 8,5 milhões. O nosso investimento não está pontual para 2014. O que tem de ficar claro é que, em 2014, com essa demanda, eu consigo atender, dentro do planejamento que está sendo feito, projeto e obra. Assim como no pátio de aeronaves, a área desse pátio tem 86 mil metros quadrados no caso de Confins. E, em 2014, teremos 274 mil.

O estacionamento de veículos também é a mesma realidade. Temos um dado que é a metragem quadrada de hoje, 2009, quanto será o necessário para 2014, qual a capacidade em número de vagas e qual a demanda estimada para esse horizonte de 2014.

Quanto aos dados que o Alexandre apresentou para os aeroportos da área terminal de São Paulo, os senhores verão uma certa discrepância, principalmente em relação à capacidade atual dos terminais de passageiros, porque a INFRAERO está revendo a sua metodologia para passageiros/hora pico.

[P9] Comentário: Sessão:1343/09
Quarto:8 Taq.:Luciene Motta Rev.:



Isso dará uma distorção em relação aos dados apresentados pela ANAC. Mas isso está sendo trabalhado em conjunto com a ANAC, teremos talvez um entendimento, neste momento — na apresentação vai ficar um pouco claro —, de considerar os 3 terminais de passageiros do aeroporto de São Paulo com uma capacidade um pouco maior do que havia sido informado pela ANAC.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Antes de passar, só para entender. Esse quadro, ao alto, à direita, significa que os investimentos previstos para a Copa são de 12 mais 380?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Doze ponto 13 milhões, que estão no PAC, e os outros investimentos necessários: 380,03 para esse conjunto de infraestrutura que está aqui.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Quatrocentos milhões, mais ou menos, só para o aeroporto de Confins.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Exatamente.

Então, aqui é um estudo de massa de como vai ficar o aeroporto. Na verdade, o terminal de passageiros não mudamos, nesse primeiro momento. A sua reforma é de adequação interna. E, à direita, consta a construção de um edifício-garagem com 3 mil vagas. Segundo a nossa estimativa, até janeiro de 2014, estaremos com ele totalmente operacional.

Em Belo Horizonte, Pampulha, basicamente as adequações estão relacionadas com pátio de aeronaves para aviação geral. Os investimentos não são tão encorpados. Não há nada do PAC. E 5,08 milhões referem-se exatamente à ampliação da infraestrutura para a aviação geral. Depois, a sequência dos dados operacionais relacionados com o terminal de passageiros, pátio e estacionamento. Acredito que também não seja o fórum ficar entrando no detalhe. Os senhores ficarão com essa apresentação.

No que diz respeito a Brasília — é o aeroporto com que as pessoas mais convivem —, teremos investimentos substanciais. Cerca de 161 milhões estão previstos no PAC e outros investimentos necessários que totalizam ali quase 500 milhões de reais. Temos também os dados operacionais, a realidade de 2009 e o projetado e estimado para 2014.



Aqui, com relação a Brasília, para os senhores terem um entendimento um pouco mais amplo, esse terminal de passageiros está sendo projetado para 25 milhões de passageiros entre 2018 e 2020. Não faremos esse investimento total até 2014. A obra será em etapas. Isso fica claro aqui.

O que faremos no aeroporto de Brasília?

Nesse *slide*, a fase 1, em tom laranja, superior à direita, é a reforma do atual terminal de passageiros. Ainda na fase 1, a ampliação é em azul mais claro e ficará pronta em abril de 2013, quando 70% do empreendimento total estará concluído, assim como o edifício-garagem, que é a caixa azul, à direita, na frente do atual terminal. A conclusão desse investimento está programada até abril de 2013.

Outro complemento que atende a nossa demanda projetada até 2020 se inicia após o evento, vamos dizer assim, Copa do Mundo.

Em Cuiabá, temos uma complementação e ampliação de terminal de passageiros. Lá, também há investimentos do PAC e outros oriundos da INFRAERO. Também seus dados operacionais. É um terminal de passageiros, onde a nossa realidade está chegando muito próxima do limite. Vamos fazer o que for necessário para ampliar a infraestrutura. Há também um estudo de massas dele.

Para quem conhece Cuiabá, hoje, o terminal de passageiros é praticamente até onde vai o terceiro avião, de cima para baixo. Ampliaremos mais 3 posições, implantaremos pontes de embarque e a ampliação da frente do estacionamento com previsão de conclusão em julho de 2013.

Curitiba também, com seus dados operacionais e investimentos do PAC da ordem de 40 milhões mais 40 de outras fontes. Esta é uma maquete eletrônica de um estudo conceitual para ampliação do terminal de passageiros do aeroporto de Curitiba que se amplia para o lado esquerdo e para o lado direito com alguns vazios que são preenchidos. Em Curitiba também há sérios investimentos no sistema de pistas e pátios. Então, teremos recapeamento de pista, criação de pátio de *taxiway* e ampliação de pátio de aeronaves.

O aeroporto de Fortaleza, assim como o de Cuiabá, também está chegando próximo do seu limite, e inverteremos o jogo até o horizonte de 2014, quando teremos capacidade compatível com a demanda, talvez até superior à demanda. Há um estudo de massas também.

[P10] Comentário: Sessão:1343/09
Quarto:9 Taq.:Andréa Nogueira Rev.:



Quem conhece o terminal de Fortaleza pode ver que — ele está do lado esquerdo, em laranja — será reformado e adequado. Em azul, aquela primeira etapa é a ampliação que garante uma capacidade de 8 milhões de passageiros, enquanto, no horizonte de 2014, teremos cerca de 6 milhões de passageiros/ano. A conclusão desses investimentos será em junho de 2013, dentro da nossa perspectiva, assim como a primeira fase do edifício-garagem.

O terminal de passageiros de Manaus talvez seja um dos mais delicados da INFRAERO hoje. Estamos realmente precisando mexer no terminal de passageiros, que é uma edificação muito sólida, muito rígida, e precisamos de certa flexibilidade para aumentar bem sua capacidade. Esse é um terminal de passageiros que não pode ser feito em etapas, porque o tipo de empreendimento requer que seja feito como um todo, senão teremos problemas depois na sua operacionalidade. Nesse caso, talvez o estudo de massas seja um pouco mais detalhado.

Em Manaus, haverá duas lajes de estacionamento à esquerda com entrada pelo subsolo que transformaremos num terminal de passageiros com acesso por cima e por baixo, 2 níveis operacionais, e cujos términos, tanto para o estacionamento como para o terminal de passageiros, estão programados para o início de 2014.

Quanto a essas datas, não quer dizer necessariamente que só podemos utilizar infraestrutura nova em janeiro de 2014, no caso de Manaus. É claro que, à medida que as obras internas são concluídas, os vários processadores operacionais são colocados em utilização para os passageiros e para as empresas aéreas.

É um caso particular o da cidade de Natal, como o Alexandre disse, e hoje está em discussão uma modelagem de concessão de aeroportos.

O aeroporto de Natal, mais especificamente de São Gonçalo do Amarante, tem investimentos no PAC da ordem de um pouco mais de 114 milhões de reais, hoje coordenados pela INFRAERO. Esse aeroporto, porém, é passível de ser objeto de uma concessão. Consta informação de que a modelagem da concessão vai definir os respectivos investimentos em infraestrutura, o que está sendo tratado direto pela Casa Civil da Presidência da República.

O aeroporto de Porto Alegre é também um dos que mais vai receber investimento da INFRAERO nos próximos anos, porque, fora o terminal de



passageiros, como a ampliação da pista de pouso e decolagem e a ampliação do pátio de aeronaves, ele também tem uma nova área terminal de cargas e receberá o novo edifício-garagem. Então, temos investimentos do PAC da ordem de pouco mais de 237 milhões, sendo necessário investir outros 373, dentro desse horizonte.

Quem conhece o aeroporto de Porto Alegre pode ver que também vai crescer o terminal de passageiros em direção ao azul claro, o módulo terminal de passageiros, com o edifício-garagem na frente, cuja estimativa de término será entre junho e outubro de 2013. Depois, nessa segunda parte, mais abaixo no *slide*, do lado esquerdo, uma ampliação que terá início após 2014.

Recife é um aeroporto em que a INFRAERO está fazendo investimento pontual agora, por ser um terminal de passageiros com certa folga na sua relação entre capacidade e demanda. Foi inaugurado há pouco tempo. Hoje, estamos ampliando o conector de embarque. São mais 3 pontes de embarque, totalizando 150 metros a mais de conector. Essa obra ficará pronta no final de 2009, início de 2010. Teremos, então, investimentos de 10 milhões como itens do PAC e demais investimentos necessários de 23 milhões.

Os números de Recife são os mais equilibrados entre todos os aeroportos desse conjunto de aeroportos das cidades que serão sede. Talvez seja o que está mais equilibrado.

O Galeão, na cidade do Rio de Janeiro, talvez seja, junto com Guarulhos e Viracopos, o aeroporto da Região Sudeste que mais vai receber investimentos, quase 172 milhões do PAC e mais de 600 milhões necessários para colocá-lo em dia, ou seja, concluir os 2 terminais de passageiros. Seria uma readequação total do Terminal de Passageiros 1, o antigo Galeão, e uma complementação do Terminal de Passageiros 2, pois quase dois terços dele estavam no osso, na década de 80, aguardando o momento correto de fazer o investimento. Esse momento chegou. Por isso, o volume de investimento está tão expressivo.

Santos Dumont, investimentos do PAC de 45,35 milhões e 31 milhões de outros investimentos necessários. Em Santos Dumont, basicamente os serviços são localizados no sistema de pista e pátio para garantir mais segurança às operações de pouso e decolagem no aeroporto, garantir número maior de posições para aeronaves que estiverem em posição remota, ou seja, que estiverem fora das

[P11] Comentário: Sessão:1343/09
Quarto:10 Taq.:Andréa Nogueira Rev.:



pontes de embarque, e garantir a complementação da obra do terminal de embarque, que é o terminal novo. Lá, também temos uma relação entre capacidade e demanda bem tranquila.

O aeroporto de Salvador vai passar por uma adequação interna pequena porque ainda temos certa folga na relação capacidade/demanda e terá ampliação do estacionamento de veículos, o que, talvez, para o passageiro, seja o que vai ficar mais perceptível.

Congonhas é um dos terminais cujos números foram apresentados pelo Alexandre e que, até certo ponto, está mais equilibrado. Depois, quando chegarmos a Guarulhos e Viracopos, teremos uma certa discrepância.

Em Congonhas, temos hoje esses números correspondentes à capacidade e à demanda. É um terminal de passageiros bastante delicado porque está numa área muito sensível, no centro da cidade de São Paulo. Temos uma limitação dos *slots*, dos números de operação de pouso e decolagem. Então, a demanda prevista para Congonhas não tem variação muito grande exatamente por conta do terminal de passageiros, o sistema terminal/pátio/pista, trinca que, do ponto de vista operacional, é fundamental estar equilibrada, balanceada, pois não temos muito por onde escapar. Então, parte da demanda de Congonhas que está reprimida vai migrar para Viracopos, assim como a de Guarulhos.

No caso de Guarulhos, os números aparecem um pouco diferentes. Em função da análise mais espreitada da hora-pico, dentro da nossa avaliação, em Guarulhos, conseguimos uma capacidade maior. Mas, de qualquer maneira, essa relação entre capacidade e demanda está hoje estrangulada em Guarulhos. Basta, como passageiro, utilizá-lo em alguns horários em que isso é patente. De qualquer maneira, a INFRAERO tem investimentos previstos: parte no PAC, os mais significativos, quase 1 bilhão e 400 milhões, exatamente para construção da área terminal 3, que envolve o terminal de passageiros, o pátio de aeronave e todo o sistema que o acompanha; e parte fora do PAC. Existe também um estudo de massas que facilita um pouco mais sua compreensão.

Os 2 terminais de Guarulhos estão hoje à esquerda, no alto do *slide*, e temos esse grande terminal de passageiros que será agora objeto, inclusive, de licitação de um projeto nosso que está sendo contratado. Será construída uma fase, em azul



claro, especificamente focada num horizonte pré-2014 e, depois, a segunda fase, que é esse tom que está à direita. Com esse investimento, conseguiremos garantir o atendimento àquela demanda que está hoje reprimida tanto em Congonhas quanto em Guarulhos. Mesmo assim ainda há um excedente que vai migrar para Viracopos, que é onde a INFRAERO também tem investimentos significativos, tanto do PAC como de fora dele.

[P12] Comentário: Sessão:1343/09
Quarto:11 Taq.:Paulo Rev.:

Aqui também há uma diferença entre os números divulgados pela INFRAERO e pela ANAC: temos tanto em relação à capacidade do terminal...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Os valores de Viracopos estão certos?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - De investimentos estão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Para a ampliação de Viracopos são só 300 milhões?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Não. Trezentos e quatro do PAC. Os demais investimentos são 700 milhões.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Ah! Setecentos milhões.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Isso. Sempre lembrando que é dentro do quinquênio 2009/2013. O investimento continua.

Aí é um estudo de massa também já um pouco mais avançado, vamos dizer assim. Temos uma grande faixa de estacionamento horizontal, à direita. Não temos necessidade de fazer edifício-garagem em Viracopos, em Campinas, nessa primeira fase. Depois só investimento mesmo em área de terminal de passageiros.

O táxi que vai ligar as duas pistas. A pista lá de cima, à direita, já está construída, e à esquerda, não aparece no *slide*, há uma pista que está em projeto e em fase de pré-implantação. As duas pistas ficarão ligadas, e o terminal de passageiros no meio delas.

É isso.

Agradeço a oportunidade de apresentar a V.Exas. esse material. Estou à disposição para as perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Muito obrigado Sr. Jonas Maurício Lopes, Superintendente de Estudos e Projetos de Engenharia da INFRAERO.



Vamos passar, imediatamente, às perguntas.

Com a palavra o Relator da nossa Subcomissão, Deputado Paulo Rattes.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - Sr. Presidente, inicialmente, quero saudar os palestrantes que, mais uma vez, causaram uma série de curiosidades, como todos os palestrantes que têm vindo aqui falar sobre a questão da Copa do Mundo em 2014.

Quando a subcomissão foi criada nós tivemos uma preocupação. A nossa preocupação é como estarão os serviços públicos em 2014 para o bom atendimento aos 500 ou 600 mil turistas previstos para o Brasil. Esta é a finalidade da subcomissão, criada para acompanhar, de perto, as providências governamentais e o uso do dinheiro que deve ser bem aproveitado, para não ocorrer, por exemplo, como no Pan-Americano do Rio de Janeiro. Essa a preocupação maior, e as minhas perguntas serão feitas em torno dela.

Nós teremos um pique, em 2014, durante 1 mês. Estamos vendo que providências estão sendo adotadas, embora tenha dito que não trabalhamos em função de reformas — o que eu não creio, porque acredito que todos nós trabalhamos nesse instante no Brasil nos diversos setores governamentais estaduais, tendo em vista que a Copa do Mundo não impressionará somente pelo Futebol, mas sobretudo pelas instalações que poderemos oferecer, para sermos uma nação moderna e respeitada mundialmente.

Esse pique de passageiros está previsto para 2014. O senhor revelou, com muita tranquilidade, que poderemos dar, realmente, em 2014, bom atendimento desde que essas obras, esses investimentos fabulosos sejam concluídos.

Dr. Jonas Maurício, com esses números previstos, no pique de julho haveria bons atendimentos nos aeroportos?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Perfeito. Ótimo.

Dentro do ponto de vista técnico operacional da INFRAERO estamos inclusive trabalhando com 2 picos distintos. O primeiro em 2013, na Copa das Confederações, que teremos em algumas localidades — em 4 cidades — um aumento considerável, um aumento de fluxo não só de turista, mas também de pessoal técnico operacional que transmitirá os jogos, que virá a reboque das seleções, inclusive, com a chegada de voo *charter*, etc. |



Quanto ao pico de 2014, não estamos só nos prendendo a julho, período de realização efetivamente da Copa. É muito provável que teremos um acréscimo um pouco antes e conseqüentemente também as pessoas aliam o evento Copa do Mundo ao turismo — querem conhecer o País etc. Com isso, teremos um movimento considerável depois. Toda a infraestrutura desses aeroportos e dos demais aeroportos da rede INFRAERO está planejada para suportar não só o pique, mas também o movimento, o crescimento da demanda que virá posteriormente.

Hoje temos, segundo os dados apurados pela INFRAERO na ANAC, uma variação de demanda de 2% a 33% nesses 16 aeroportos. Com a menor variação está o aeroporto de Congonhas. Como não se consegue colocar mais voos em Congonhas, tem-se que transferir os passageiros para os outros 2 aeroportos, chegando a 33%, que é o caso de Campinas. Ainda há empresas entrantes que demonstram um interesse muito grande, até pelo crescimento da infraestrutura aeroportuária em Campinas.

Com certeza, teremos uma estrutura aeroportuária equilibrada para atender não só o pico de 2013, na Copa das Confederações, nessas 4 localidades, mas também o pico pontual durante a Copa do Mundo, em junho, em julho e, talvez, uma parte em agosto.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - Pois não. Eu só quero lembrar que o evento começará, realmente, em 2013, quando teremos aqui a Copa das Confederações. Evidentemente, não teremos o mesmo número de turistas, de visitantes que em 2014. Mas a preocupação deve iniciar-se em 2013.

Quero dirigir uma pergunta à Dra. Magnólia Pinheiro.

Acompanho de perto, como fluminense, sendo Parlamentar da base do Governo, as obras do PAC no Rio de Janeiro. Elas se distinguem sobretudo e infelizmente pelo atraso. Com todo o esforço que têm feito os Governos do Estado do Rio de Janeiro e o Federal, nós primamos, neste País, pelo atraso geralmente no planejamento, durante a construção e as dificuldades que, muitas vezes, surgem, inclusive com o Tribunal de Contas da União. Por isso mantemos valores que estão sendo tocados há 20 anos.

Costumo dizer que a Copa do Mundo tem prazo, hora, dia e mês para começar. Então, ela não pode atrasar, nenhuma dessas obras pode atrasar. Uma

[P13] Comentário: Sessão:1343/09
Quarto:12 Taq.:Paulo Rev.:



das obras com a qual muito me preocupa é a do contorno, do Arco Rodoviário do Rio de Janeiro. A senhora sabe que estão atrasadas, pois é Diretora do Departamento de Desenvolvimento e Logística do Ministério dos Transportes. Portanto, a continuar com esse atraso, as obras não serão concluídas. Como demorou demais, e ainda demora o Anel de São Paulo, o do Rio de Janeiro, não chegaremos a bom termo, em 2014, se continuar assim.

Sabemos que Deus é brasileiro, mas nem tanto que Ele não tenha de olhar para outras nações. Temos, especialmente nós do governo, de olhar com mais cuidado para essas obras que estão em andamento.

A senhora acredita que teremos tempo de realizar essas obras do Arco Rodoviário até 2014, no Rio de Janeiro?

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Deputado, acredito. Como V.Exa. disse, além de Deus ser brasileiro, acho que todo o brasileiro agora vai olhar com muito carinho esta Comissão, porque todo mundo é apaixonado por futebol. O Ministério dos Transportes olha com muito carinho essa obra. Para 2014, eu acredito.

Realmente, estamos passando por um impasse. O TCU pediu que os projetos de muitas dessas obras fossem refeitos e outras obras fossem paralisadas. Mas estamos conseguindo que o TCU reveja todos esses esforços, estamos explicando, respondendo a essa instituição. Eu mesma tenho ido, algumas vezes, ao TCU, perguntar se está faltando alguma coisa. Sei que só vão analisar, que só têm um cronograma para o mês seguinte. Peço que digam o que está faltando, a fim de irmos agilizando e resolvendo. O TCU também tem esse entendimento. Então, acredito que antes mesmo de 2014, em 2013, teremos concluído. Essa é a previsão.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - Muito obrigado.

O Dr. Alexandre anunciou logo no início da sua palestra que a ANAC não age pensando na Copa do Mundo; que ela tem projetos, idéias, fiscalização e planejamentos que não passam para a Copa do Mundo de 2014.

Durante a explanação, porém, percebi que os senhores têm preocupação com a Copa de 2014. Perdoe-me, mas acho isso uma incoerência, uma incongruência. A Copa do Mundo é uma preocupação nacional, é uma preocupação do Governo. O Governo tem de ter êxito nessa empreitada.

[P14] Comentário: Sessão:1343/09
Quarto:13 Taq.:Marlúcia Silva Rev.:



Eu assisti à Copa do Mundo de 1950. Portanto, já sou vivido, fui e voltei de bonde. Hoje, saio da minha casa no Rio de Janeiro — moro na Zona Sul do Rio de Janeiro — e levo 3 horas para chegar ao Maracanã e outras 3 horas para sair de lá.

A mesma coisa ocorre na questão do transporte. Todas as semanas, uso transporte aéreo, e para chegar nos aeroportos é uma dificuldade, especialmente no Aeroporto no Galeão. Mas, mesmo para ir da Barra ao Santos Dumont, muitas vezes, levo duas horas. E, quando pouso ao Galeão por volta das 18h, só chego em casa de 3 horas e meia a 4 horas depois. Temos de nos preocupar com essa situação. Isso não pode acontecer durante a Copa do Mundo.

Portanto, há muito o que fazer. Essa é grande a preocupação de todos os depoentes da área civil que vieram aqui, dos setores de construção, dos setores de aeroportos.

De que maneira vamos ter o dinheiro disponível? Sei que V.Sas. planejam corretamente e com capacidade técnica. Mas, evidentemente, até agora, não há nada além desse projeto. Algumas coisas estão em andamento, mas a maioria, não. Outro dia, tratamos aqui — e meu colega de São Paulo também estava presente — do trem-bala. O trem-bala é algo que está no papel e vai afetar diretamente o fluxo nos aeroportos.

Então, essa é a preocupação. E creio que essa preocupação passa por todos nós, e a ANAC não pode deixar de se preocupar com a Copa de 2014.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) Com a palavra o Sr. Alexandre Barros.

O SR. ALEXANDRE BARROS - Quiçá em 2014 o resultado seja bem diferente do que foi em 1950!

Talvez eu não tenha me manifestado com muita clareza, mas não quis dizer que a ANAC não se preocupa com a Copa de 2014, mas que nos preocupamos além da Copa de 2014. Todas as nossas ações visam a um sistema de avião civil eficiente e seguro para além de 2014. Necessitamos desse sistema eficiente e seguro hoje, independente da realização da Copa do Mundo. Sabemos que, especialmente durante os 20 meses entre janeiro de 2013 agosto de 2014, teremos um aumento de processos de solicitação de novos vôos. Entre agora e 2014, a



INFRAERO vai nos apresentar vários pedidos de homologação de obras essenciais para a Copa do Mundo, e estamos nos preparando para isso, sim.

Há ações específicas em relação à Copa do Mundo, mas não nos limitamos a isso. Foi o que intencionei dizer.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Deputado Paulo Rattes, V.Exa. tem mais alguma observação a fazer?

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - Não, estou satisfeito, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Com a palavra o Deputado Vanderlei Macris, que é da região de Campinas. Uma vez que S.Exa. não pôde assistir à apresentação, talvez queira fazer alguma pergunta específica.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Obrigado, Sr. Presidente, Deputado Silvio Torres.

Srs. Convidados, muito boa tarde a todos!

Houve uma votação agora na CPI das Crianças e Adolescentes Desaparecidos, da qual sou Vice-Presidente, e tive de participar da votação da Mesa que vai conduzir os trabalhos. Lamento não ter ouvido todas as exposições. Ouvi uma parte da apresentação da Diretora Magnólia, mas não ouvi o Diretor da ANAC nem o Superintendente da INFRAERO.

Apesar de não ter ouvido todas as manifestações, levanto questão que me preocupa bastante: a infraestrutura aeroportuária. Dirijo-me diretamente ao Sr. Jonas Maurício, que tem a incumbência de encaminhar essa questão.

Participo muito ativamente do debate sobre infraestrutura aeroportuária do País, principalmente quando da CPI do Apagão Aéreo, de cuja proposta fui autor e da qual participei na condição de membro. Naquele momento, aprofundamo-nos muito nessa questão, houve várias vertentes de debates, e uma delas foi a infraestrutura aeroportuária. Pudemos constatar que o grande problema da infraestrutura aeroportuária no Brasil é resolver o problema de São Paulo, porque, se tivermos a solução do problema de São Paulo, especialmente São Paulo e Rio de Janeiro, teremos a solução do problema aeroportuário brasileiro.

Por que se dá esse problema? Porque Congonhas já está no limite da demanda, que é de 14 milhões de passageiros/ano; daí para a frente, não se pode

[P15] Comentário: Sessão:1343/09
Quarto:14 Taq.:Marlúcia Silva Rev.:



ampliar o número de pousos e decolagem. O Aeroporto de Guarulhos, ao que me consta, com 17 milhões de passageiros/ano, com a utilização do horário de pico, já chegou a 20 milhões de passageiros/ano — isso dito aqui por um colega seu, Diretor da INFRAERO, em depoimento.

Esse aumento da demanda que tínhamos no pré-crise, na faixa de 10%, 12% ao ano, a se manter nessa retomada do crescimento, fará com que, muito em breve, tenhamos novamente problemas nos aeroportos de São Paulo, porque em Guarulhos a obra do terceiro terminal está muito atrasada. Esse terceiro terminal não está ainda resolvido, e gostaria de uma informação do senhor sobre isso. Aliás, o terceiro terminal também teria um limite de tempo para ser utilizado, porque não é possível um terceira pista no aeroporto, foi inviabilizada a possibilidade de uma nova pista. Portanto, será apenas um terceiro terminal, e o aeroporto estará comprometido também nos próximos anos.

A solução seria Viracopos. Tenho, porém, a impressão de que Viracopos está agora com um problema ambiental. Quero saber como está essa situação. Por que o EIA/RIMA não ficou adequado? O que houve nessa história? Quero saber de V.Sa. o que está acontecendo, até porque entendo que a ampliação desse aeroporto é fundamental. O próprio Presidente Lula fez um apelo ao Governador Serra, à INFRAERO, ao próprio Governo Federal e ao Prefeito de Campinas, no sentido de que haja um entendimento, a fim de que possamos rapidamente iniciar a ampliação de Viracopos, que, na minha opinião, seria a grande solução, integrando com o trem de alta velocidade. Dessa forma, estaria resolvido o problema aeroportuário brasileiro. Isso porque Viracopos, que tem uma possibilidade real de 70 milhões de passageiros/ano, poderia ser o maior terminal de cargas e de passageiros da América Latina, integrando com Guarulhos e com Galeão, e contando com o trem-bala. Assim, o problema aeroportuário brasileiro estaria resolvido pelo menos pelas próximas décadas.

Portanto, quero saber de V.Sa. como está essa questão terminal de São Paulo e o problema ambiental que apareceu como um entrave agora. Não sei se o projeto andou sem que houvesse preocupação ambiental.



São as perguntas que faço, porque estão diretamente ligadas à infraestrutura necessária para a Copa de 2014. Se não tivermos esse problema equacionado, será um grande entrave de infraestrutura que teremos no Brasil para a Copa do Mundo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Agradecemos ao Deputado Vanderlei Macris e passamos a palavra ao Sr. Jonas Maurício Lopes, para suas considerações.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Ficou claro que o Deputado tem uma base de dados bastante interessante para alongar essa discussão, essa conversa.

O senhor está coberto de razão em suas observações quanto à área terminal de São Paulo, na qual consideramos os 2 aeroportos do Município de São Paulo mesmo, especificamente, Campo de Marte — aviação geral — e Congonhas, o Aeroporto Internacional de Guarulhos e o de Campinas.

Temos um estudo realizado inclusive em parceria com a ANAC, que demonstra claramente que toda a demanda para a área terminal de São Paulo nos próximos anos terá de ser necessariamente atendida por um outro aeroporto — e este é o Aeroporto Internacional de Viracopos.

Vou tentar dividir as minhas observações para deixar um pouco mais claro quais são os investimentos ou quais são os entendimentos da INFRAERO a respeito de cada um desses aeroportos. Vou focar basicamente Guarulhos e Campinas, falando de Congonhas de modo muito rápido.

Em relação a Congonhas, em todos os investimentos, como o senhor mesmo observou, temos uma limitação em razão dos *slots*, do número de operações de pouso e decolagem hoje permitidas — 34. Então, essa limitação de 34 operações, na verdade, faz com que a INFRAERO tenha de manter os seus investimentos em infraestrutura aeroportuária para manter balanceado o sistema de pista, pátio e terminal de passageiros. E é isso o que a INFRAERO está fazendo. Dentro das previsões, dentro do planejamento da INFRAERO, vamos atacar pista, pátio e terminal de passageiros, basicamente terminal de passageiros, com adequação interna, para melhorarmos ainda mais o conforto que temos hoje.

Devido a essa limitação de infraestrutura, de impossibilidade de aumento de infraestrutura, temos um aumento de demanda previsto para Congonhas de 2% em

[P16] Comentário: Sessão:1343/09
Quarto:15 Taq.:Débora do Amaral
Rev.:



relação aos números de hoje, até 2014, exatamente para chegar nesse limite dos 14 milhões, 15 milhões de passageiros/ano.

Para o Aeroporto de Campinas, já há a previsão de um aumento de 33% da demanda. Então, necessariamente, precisamos atacar Campinas. Quando fazemos o contraponto de Campinas com Guarulhos, vemos que a demanda de Guarulhos vai crescer 6% em relação aos números de hoje, em razão exatamente do fato de termos também uma limitação de infraestrutura. Qual é a limitação de Guarulhos? É a impossibilidade, pelo menos até o momento, de implantarmos a terceira pista. Então, o novo terminal de passageiros é, sim, importante.

A INFRAERO entendeu estrategicamente, tanto do ponto de vista técnico, quando do operacional, que precisamos melhorar o nível de conforto nos aeroportos de São Paulo. Então, o projeto do Terminal 3 de Guarulhos, que havia sido objeto de licitação, elaborado desde o início da década de 90 e entregue no final dos anos 90, estava defasado em relação a essa mudança de paradigma do nível de conforto.

Temos uma abertura de licitação para o novo projeto do Terminal 3 de Guarulhos agendada para o dia 23 de setembro, ou seja, daqui a 22 dias. É uma licitação internacional alta. A administração da INFRAERO entendeu que já era o momento de estendermos os principais projetos de infraestrutura aeroportuária para o mercado internacional, então, abrimos a possibilidade de empresas internacionais participarem do desenvolvimento desses projetos.

No planejamento para o Terminal 3 de Guarulhos, esse projeto será subdividido em 9 lotes, para que possamos executar as obras em momentos distintos. Ou seja, a partir do momento em que se tiver, por exemplo, a movimentação de terra, que é fundamental para esse empreendimento, para a implantação do terminal, pode-se soltar essa parte antes da execução do projeto como um todo. Ou seja, eu teria um projeto executivo de terraplenagem, e poderia fazer a licitação, atendendo inclusive a uma solicitação do TCU. Portanto, pode haver um loteamento dos itens do projeto, para que as obras sejam pulverizadas, atendendo aos órgãos de controle externo.

Temos, sim, condições de fazer com que 65% desse empreendimento esteja pronto até meados de 2013. Infelizmente, o senhor não pôde ouvir a apresentação, mas se quiser uma cópia, está disponível no *desktop* da máquina.



Esse empreendimento, o Terminal 3 de Guarulhos, não é só de terminal, ele promove forte ampliação do pátio de aeronaves e também do queroduto para abastecimento dos aviões.

Temos também a inclusão de um edifício garagem para estacionamento dos veículos e já há um estudo para interligação entre os Terminais 1, 2 e 3, porque, na modelagem que hoje consta no *site* da ANTT sobre o trem de alta velocidade, há uma parada em Guarulhos. Então, também está sendo prevista essa possibilidade de intermodalidade.

Em relação a Campinas, eu só complementaria um dado que o senhor passou: a INFRAERO trabalha em Campinas com 90 milhões de passageiros/ano, que seria a capacidade final do sítio aeroportuário: 90 milhões de passageiros. O senhor passou o dado de 70 milhões, mas temos, em razão dos estudos do plano diretor, uma previsão um pouco maior.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Seis vezes mais que Congonhas?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Seis vezes mais: 90 milhões. Será o maior aeroporto da América Latina. Hoje, temos o Aeroporto de Atlanta, que opera aproximadamente 120 milhões de passageiros/ano — aliás, não sei se chegou a 120 milhões, mas ele teria mais ou menos esse porte estratégico.

Então, o Aeroporto de Campinas é hoje objeto de atenção especial por parte da INFRAERO. Temos, no momento, uma intervenção que está sendo projetada no atual terminal de passageiros, exatamente para poder dar um fôlego de capacidade até o horizonte de 2013, quando já estaremos com parte do novo empreendimento concluída.

Quanto à questão do EIA/RIMA, que o senhor muito bem abordou, quero dizer que ele está muito focado na implantação da segunda pista de Campinas. Não tenho dados atuais, mas, recentemente, aconteceu uma audiência pública em que a INFRAERO foi informada de que o EIA/RIMA especificamente para este empreendimento precisa de alguns ajustes. Nada, porém, que comprometa, dentro do entendimento da INFRAERO, o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária para Campinas. E ainda temos, no sistema de pista e pátio existentes atualmente —

[P17] Comentário: Sessão:1343/09
Quarto:16 Taq.:Denise Amaral Rev.:



vamos dizer o que está previsto para os próximos 2 ou 3 anos, antes da implantação efetiva da segunda pista —, algum fôlego de capacidade.

A segunda pista torna-se fundamental para termos realmente aquela dinâmica da nova área terminal de passageiros, junto com o trem de alta velocidade, que tem também uma estação prevista para Campinas, na entrada do sítio aeroportuário, onde hoje há o acesso para o aeroporto, logo à direita de quem está entrando no sítio, saindo da rodovia, cujo nome não me recordo agora.

Então, todo esse conjunto de empreendimentos do Aeroporto de Campinas e do Aeroporto de Guarulhos está exatamente planejado em razão dos dados com que temos trabalhado com a ANAC em relação a esse crescimento da demanda. Campinas vai absorver, nos próximos entre 5 e 20 anos, a totalidade da demanda reprimida que não vai poder ser atendida nem por Congonhas nem por Guarulhos, mesmo com o Terminal 3 de Guarulhos implantado.

O trem de alta velocidade, por exemplo, é um item que extrapola a autonomia da INFRAERO. E ele é fundamental para o Aeroporto de Campinas. Trabalhamos com essa intermodalidade.

Por último, gostaria de deixar uma complementação. Recentemente, no Congresso de Infraestrutura de Transportes de São Paulo, o 3º CONINFRA, ouvi a apresentação — e, por isso, citei o Aeroporto de Atlanta — de um técnico daquele aeroporto dos Estados Unidos, que falou sobre a questão dos investimentos previstos nos planos quinquenais dos aeroportos.

O Aeroporto de Atlanta, por exemplo, previu, em 15 anos, de 2000 a 2015, investimentos de 6,4 bilhões de dólares, nos quais estava incluída uma quinta pista. Hoje, aquele é um dos únicos aeroportos do mundo que opera em 3 pistas simultaneamente. Há um afastamento entre as pistas que permite que 3 estejam em operação simultaneamente.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Em Campinas, com a segunda pista — e há afastamento entre as duas —, será permitida operação simultânea de pouso e decolagem.

Bem. Eu só estou colorindo esse cenário devido ao seguinte comentário que ele fez: para que o aeroporto saísse do ponto em que estava em 2000 e chegasse

[GD18] Comentário:
Sessão:1343/09 Quarto:17
Taq.:Glaucia Rev.:



ao ponto que deseja chegar em 2015, dentro desse planejamento de 15 anos — e não é aí que o aeroporto vai parar, mas, enfim, eles estabeleceram 15 anos nessa primeira etapa —, foi fundamental o papel da sociedade. Foi fundamental. Porque a maior parte desses empreendimentos planejados para o Aeroporto de Atlanta tinha forte impacto no meio ambiente, não só o meio ambiente extra-aeroporto, enfim, as áreas que precisariam ser agregadas ao aeroporto, que precisariam ser trabalhadas, como em relação à cidade, a questão da acessibilidade urbana e do nível de ruído. Então, houve uma compreensão fundamental, que foi da sociedade. A sociedade entendeu, lá no caso de Atlanta, que, para o aeroporto trazer a real grandeza de que o país precisava, era preciso o entendimento de todos, essa integração de entendimentos. Então, isso foi fundamental.

Trazendo para a realidade brasileira, para os casos mais críticos, diria que, se não tivermos também esse entendimento, em vez de ficarmos com apenas um *player*, um só jogador, vai ficar difícil de jogar. Quer dizer, temos de ter um entendimento global. Para os aeroportos do porte do de Campinas — porque desejamos que ele chegue, em 2060, 2070, com 90 milhões de passageiros/ano —, é fundamental esse entendimento.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Vamos conferir, em 2060, se o senhor tinha razão. Só uma dúvida pequena: quando o senhor fala, Sr. Jonas, que esse problema do EIA/RIMA, em Campinas, precisa de alguns ajustes e que nada compromete o cronograma, isso é real? Porque as notícias de imprensa dão a impressão de que o aeroporto empacou, não vai acontecer. Não é verdade isso, não é?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Não.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Estou perguntando para o senhor, porque a impressão que tais notícias nos dão é mesmo é de que, do jeito que está isso aí, empacou o aeroporto, não vai acontecer mais, houve um problema ambiental que agora para tudo. Pelo que o senhor está me dizendo, não era isso. Quer dizer, são apenas alguns ajustes que precisam ser feitos no EIA/RIMA e que não vão comprometer o cronograma que temos até 2012, 2013. É isso?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Exatamente. Todos os investimentos necessários para esses aeroportos em que há sempre uma interferência no meio



ambiente considerada forte, de nível acentuado, geram discussões nas audiências públicas, e, necessariamente, temos de voltar ao EIA/RIMA e fazer algumas correções. No caso de Campinas, em particular, há várias nascentes no sítio aeroportuário, há um remanejamento de várias famílias — eu não sei precisar o número agora, mas são várias famílias que estão sendo remanejadas pelo Poder Público, para poder...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Não chega a 6 mil famílias.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Acho que 3 mil famílias. No primeiro projeto, sim: eram mais de 5 mil, 6 mil famílias.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Agora, esse processo está em andamento. A INFRAERO considera esse processo irreversível. Estamos trabalhando para...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O EIA/RIMA não vai atrasar o cronograma de obras etc.?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Não. Foi o que eu, anteriormente, afirmei: temos um cronograma de obras da segunda pista e um cronograma de obras da chamada área terminal, que é considerando o terminal de passageiros, além das outras obras complementares. O terminal de passageiros e as outras obras complementares — que, junto com a obra da pista, vão fazer com que o Aeroporto de Campinas, nesse primeiro momento, esteja apto a receber essa demanda reprimida da cidade de São Paulo — são um conjunto de projetos e de obras, e, no nosso entendimento, não haverá atraso.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Então, esse primeiro movimento que se faz, de adaptação interna, não precisa do EIA/RIMA? Isso aí está andando?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Tanto, que temos...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A segunda pista, sim: esta precisa do EIA/RIMA fechado, para poder iniciar?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Sim.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E isso está em um cronograma?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Está num cronograma.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Ainda que esses ajustes tenham de ser feitos?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - São ajustes necessários que fazem parte de todos os processos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O.k. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Pergunto ao Sr. Alexandre Barros se gostaria de fazer alguma observação.

O SR. ALEXANDRE BARROS - Sr Presidente, gostaria apenas de reforçar um ponto abordado pelo Sr. Jonas no sentido de que há necessidade de participação e cooperação da sociedade. Enfatizou o Sr. Jonas a necessidade de haver essa participação e cooperação no aspecto ambiental, e há um outro aspecto em que é essencial a participação da sociedade e das autoridades locais especificamente em relação às Prefeituras Municipais: a proteção do sítio aeroportuário e do seu entorno.

Temos hoje vários casos de aeroportos no Brasil que enfrentam sérias restrições operacionais e à sua expansão, porque, quando foram planejados o foram para serem expandidos mais tarde, mas não tiveram o seu entorno protegido. O caso do Aeroporto de Guarulhos é bastante exemplar, é clássico.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não, o Aeroporto de Congonhas foi o caso típico. No início, Congonhas ficava a quilômetros do centro da cidade. Hoje, fechou tudo. Em relação a Guarulhos, é a mesma coisa, sem dúvida.

O SR. ALEXANDRE BARROS - O ponto que ressaltar é relativo ao fato de que temos de tomar muito cuidado para não permitir que isso aconteça em Viracopos se queremos mesmo que, em 2060, ele tenha uma capacidade de 90 milhões de passageiros.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Solicito ao Deputado Paulo Rattes que assuma a presidência dos trabalhos, porque quero fazer as minhas considerações. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Paulo Rattes) - Com muita honra, passo a palavra ao Presidente desta Comissão, Deputado Silvio Torres.



O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Obrigado, Deputado Paulo Rattes, Relator da Subcomissão Especial destinada ao acompanhamento dos recursos federais para a Copa de 2014.

Mais uma vez, agradeço aos ilustres convidados a participação.

Vou fazer algumas observações, procurando não ser repetitivo. E o Deputado Vanderlei Macris já clareou algumas dúvidas que eu tinha, assim como o Deputado Paulo Rattes.

Começo dizendo à D. Magnólia que ainda estou um pouco inseguro quanto à afirmação que fez no sentido de que o Ministério dos Transportes não teve nenhuma demanda por parte do Governo com relação às necessidades da Copa de 2014, porque ainda que concedamos a este Governo a qualidade de saber planejar muito bem o crescimento do País, a Copa de 2014 altera significativamente muito da movimentação nas rodovias, inclusive nas federais. Isso porque não é apenas a necessidade de mobilidade nos grandes centros que efetivamente tem de ser prevista — e está sendo —, é o Rodoanel que a senhora citou, o Arco do Rio de Janeiro e tantas outras. O trânsito interno de veículos de passageiros vai aumentar intensamente durante os praticamente 2 meses de Copa do Mundo, assim como o próprio movimento econômico, o movimento de consumo vai aumentar o tráfego de cargas, além dos ônibus de passageiros e dos fretados. Enfim, acho que vai haver movimentação muito maior das estradas, e sabemos que as nossas estradas muito ainda estão a dever frente às necessidades.

Fico um pouco em dúvida com relação à afirmação de V.Sa., porque, segundo a Confederação Nacional dos Transportes, que, em audiência pública que realizamos aqui, nos apresentou um trabalho sobre os investimentos necessários mínimos, de acordo com os levantamentos que fez na área de logística — e isso, evidentemente, inclui também os aeroportos —, são previstos quase 55 bilhões de reais apenas para a área de logística de forma geral. E os aeroportos também vão demandar maior volume maior de cargas, e não apenas de passageiros. Trata-se de questão que eu gostaria que a senhora posteriormente respondesse.

Recebemos também aqui em audiência pública os representantes da ANTT e da Casa Civil do Governo, que vieram falar sobre o trem de alta velocidade, numa audiência conjunta com a Comissão de Transportes — o Deputado Vanderlei



Macris, inclusive, foi um dos autores do requerimento. A implantação ou não do trem de alta velocidade no Brasil, um investimento que já está hoje atualizado em 35 bilhões de reais, vai alterar significativamente o próprio transporte aéreo, porque a viabilidade econômica do trem de alta velocidade depende da transferência de usuários do setor de transporte aéreo e também do transporte coletivo, e eu entendi que o trem de alta velocidade está incluído no Ministério dos Transportes, segundo foi dito aqui.

Então, eu gostaria que V.Sa. me respondesse se não foi demandado ao Ministério que participasse das decisões sobre o trem de alta velocidade.

Também quero perguntar sobre os terminais rodoviários. O fluxo de passageiros vai aumentar muito, e haverá grande necessidade de ampliação dos terminais rodoviários de passageiros. Isso está incluído entre as preocupações do Ministério dos Transportes, ou serão os Estados ou os Municípios que responderão por essa demanda?

Pergunto ainda a V.Sa. se tudo o que está sendo previsto pelo Ministério dos Transportes será investimento público ou se há alguma previsão de investimento privado para o setor.

Indago a V.Sas., mais especificamente aos representantes da INFRAERO e do Ministério, se já foram convidados ou convocados pelo Governo para compor algum tipo de comitê organizador para a Copa de 2014 e se está havendo um trabalho integrado no levantamento das necessidades. Pergunto, porque é óbvio que há uma vinculação entre as demandas, entre as necessidades de cada um.

Sobre as obras da Copa que já estariam no PAC, eu gostaria de saber se o Ministério dos Transportes tem condições de nos remeter por escrito as informações sobre as que já estariam previstas, porque a nossa Comissão tem a finalidade de fiscalizar a destinação dos recursos públicos federais que atenderão às necessidades do Governo Federal, como também dos Governos Estaduais eventualmente em obras que são comuns. E também se há, em estudo, novas concessões rodoviárias para atender às necessidades previstas até 2014.

À ANAC, indago se nos dados totais com os quais trabalha está incluída a demanda aumentada da aviação civil, que deve crescer muito durante o período da Copa, não só em razão dos turistas brasileiros, do turismo doméstico, mas também



dos turistas estrangeiros — e temos uma capacidade limitada de atendimento da aviação civil, especialmente em São Paulo que já é supersaturada.

E, agora, a pergunta central: como está sendo encarada a questão das concessões? Já está o Governo com os estudos sobre a modelagem da concessão prevista dos aeroportos brasileiros? Aliás, parece-me que isso é uma competência da ANAC. Como isso se coaduna com os investimentos da INFRAERO em andamento? Ou o modelo de concessão previsto já vai praticamente ser uma transferência de um planejamento da INFRAERO, e o setor privado que se interessar na concessão vai ter de assumir, independentemente da visão que tenha? Nesse caso, não vai haver dificuldades? Imagino que o concessionário prefira trabalhar com números próprios, com orçamentos próprios e, por isso, pergunto se isso já está sendo, de alguma forma, contemplado.

Sobre o Aeroporto de Congonhas — e, aí, já vou fazer uma pergunta mais direta —, parece-me que existe um estudo que estava sendo feito entre a INFRAERO e a Prefeitura até o Governo do Estado para a ampliação ou mudança do eixo das pistas. Isso foi abandonado, dada a reação por parte da comunidade?

O Deputado Vanderlei Macris já esgotou o assunto Guarulhos e Viracopos, e eu só tenho dúvidas — aqui vou falar como quem está acompanhando essa questão de Viracopos há muito tempo, há mais de 15 anos que eu venho acompanhando os planos, desde que o Prefeito era o saudoso Magalhães Teixeira, que fez um dos primeiros projetos de ampliação de Viracopos — quanto à remoção das famílias. Esse, aliás, é o grande problema. Ainda na semana passada, li a notícia de que o Prefeito de Campinas estaria tentando fazer com que o Governo do Estado assumisse a remoção das famílias, na tentativa de transferir à Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano — CDHU.

A CDHU já tem o entendimento de fazer a obra. E imagino que esteja preparado para tanto. Agora, quanto à parte cível, a parte legal da transferência — e não sei se o Deputado Vanderlei Macris tem mais informações —, esse é um dos grandes entraves para expansão do Aeroporto de Viracopos, como já foi dito.

Também queria fazer menção a entrevista dada ao jornal *Valor Econômico*, edição de ontem, pelo novo Presidente da INFRAERO. Disse S.Exa. que já conta com recursos suficientes, ou seja, 5 bilhões de reais, para deixar os aeroportos

[P21] Comentário: Sessão:1343/09
Quarto:20 Taq.:Cláudia Almeida Rev.:



brasileiros prontos para a Copa de 2014. Disse também que, se o Aeroporto de Viracopos ainda tiver a segunda pista, serão 7,8 bilhões. Isso, porque, se bem entendi a entrevista, o valor previsto de 5 bilhões não inclui a segunda pista de pouso e o novo terminal passageiro de Viracopos, o que elevaria o montante para 7,8 bilhões. Esses recursos já garantidos, segundo ele, são recursos totalmente públicos ou estão estimados para o modelo de concessão que vier a ser implantado?

Uma outra afirmação feita pelo Presidente foi no sentido de que os problemas hoje existentes com relação às obras que o TCU determinou a paralisação ou está monitorando de alguma forma, estarão resolvidos rapidamente.

Nos casos específicos de Guarulhos, Vitória, Goiânia e Macapá, V.Sa. realmente acredita que vai haver tempo de colocar esses aeroportos em condições de utilização, atendendo a essa demanda lembrada pelo Deputado Paulo Rattes de cerca de 600 mil turistas apenas do exterior que virão ao Brasil, de 600 mil a 800 mil?

São as perguntas que faço.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Após os questionamentos dos Srs. Parlamentares, por ordem de exposição, tem a palavra a Sra. Magnólia Pinheiro, Diretora Substituta do Departamento de Desenvolvimento de Logística do Ministério dos Transportes.

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Pois não.

Deputado Silvio Torres, a primeira pergunta diz respeito à preocupação de que o Ministério dos Transportes não tenha recebido uma demanda para a Copa.

A verdade é que, diferentemente do Ministério das Cidades, que deve ter recebido problemas relacionados a gargalos na área urbana, metrô, água, energia, tudo isso, o Ministério dos Transportes não recebeu uma demanda por escrito, dizendo: precisamos de tal coisa pontual.

O que temos são as obras que estão no PAC, que, por sorte, também favorecerão a Copa. Quais são? Essas do Entorno, que apresentei aqui; e, por exemplo, as de Brasília a Goiânia, onde vai haver esse fluxo de pessoas, de turistas. Nós temos a BR-060 — parte dela está concluída; a BR-101 Sul, que também será concluída antes da Copa; a BR-101 Nordeste, que ligará as cidades do Nordeste

[p22] Comentário: Sessão:1343/09
Quarto:21 Taq.:Adriana Rev.:



(por exemplo, Natal a Recife), o sul do Paraná a Porto Alegre. Todas essas obras que temos estão incluídas no PAC e, graças a Deus, estão previstas para terminar antes da Copa. E todas têm um bom andamento.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Elas são consideradas suficientes para a Copa? Essa é a minha pergunta. O Ministério considera que as obras que estão em andamento são suficientes para atender a demanda da Copa?

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Acontece o seguinte: nós temos projetos que ainda estão em licitação. Por exemplo, o trecho que vai de Pernambuco a Salvador, que também é uma outra ligação — já há um projeto para ele entrar em licitação — também favorecerá o andamento da Copa. Todos, de certa forma, estão interligando as cidades que são sedes da Copa. Essa é a primeira pergunta.

Não quer dizer que o Ministério dos Transportes não esteja ligado à Copa. O Brasil inteiro está ligado a ela. Como V.Exa. disse, há uma soma de esforços. Todo mundo está com muito interesse nisso. Mas há a demanda pontual de se receber um documento, dizendo que nós temos um gargalo, que temos de fazer um trevo em determinado lugar, porque há problema quanto à mobilidade dos aeroportos até o Estado, ou dos hotéis até o Estado. Acho que o Ministério das Cidades tem uma demanda maior. Uma demanda pontual assim nós não recebemos. Essas que estamos fazendo estão, de certa forma, atendendo a demanda necessária para a Copa.

A segunda pergunta é sobre...

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Não sei quais foram as perguntas pela ordem, mas eu estava, primeiro, avaliando a demanda que ampliaria, com o transporte coletivo, de cargas e de passageiros. A minha pergunta é se isso está sendo avaliado nesse conjunto de obras que a senhora elencou.

A outra questão diz respeito ao trem de alta velocidade.

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Quanto ao trem de alta velocidade, a expectativa é que ele saia, que as obras comecem, que haja uma frente começando no Rio de Janeiro, outra em São Paulo e outra em Campinas. Acredita-se que, do Rio de Janeiro até a primeira estação, em Barra Mansa, de São



Paulo até São José dos Campos — aquelas estações mais próximas —, até a época da Copa, essas obras estejam concluídas. Essa é a nossa expectativa.

É uma obra grande. Ela tem um impacto muito forte no meio ambiente. Nós sabemos que há túneis, com impacto ambiental muito grande. Então, não sei a obra completa estará concluída em 2014. Espera-se que essas próximas às cidades-sede estejam concluídas.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Permita-me uma intervenção, Deputado Silvio Torres.

Sra. Magnólia, quanto a essa questão do trem, já existe a equação financeira para implementação dessa obra?

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Já existe um estudo de demanda e de custos. Tudo isso já existe.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Mas como vai ser? Será uma concessão?

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Prevê-se uma concessão.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E quanto de dinheiro público vai entrar nessa concessão? Como o Governo vai entrar nessa história?

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Esse modelo ainda está sendo resolvido.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E há previsão de quando isso vai ficar pronto?

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Na quinta-feira próxima vai haver um seminário. Espera-se que esses números estejam prontos para esse seminário. Na próxima quinta-feira, depois de amanhã.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quer dizer que essa modelagem e equação financeira serão anunciadas na quinta-feira?

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Está-se fazendo isso agora para ser apresentado na quinta-feira.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Está bom.

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Depois do trem, nós temos o problema de estações de passageiros.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Terminais rodoviários.



A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Terminais rodoviários.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - É que o Deputado Vanderlei Macris estava em dúvida em relação aos portos, mas isso diz respeito à Secretaria Especial.

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - As Prefeituras e os Estados estão com as rodoviárias. Então, essa demanda também vai ser trabalhada com o Ministério das Cidades, com os Estados e com as Prefeituras das cidades-sede.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Então, o Governo Federal vai colocar recursos também nos terminais rodoviários?

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Vai. É uma demanda que também está sendo solicitada ao Ministério das Cidades. Sabemos disso. As verbas serão compartilhadas com Prefeituras. As Prefeituras vão participar das desapropriações nas cidades. Em relação aos projetos, os Estados ajudam; e parte dos recursos serão federais.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Perguntei também se estão previstos investimentos privados nas obras que a senhora relacionou.

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Nessas que eu relacionei, há convênios — alguns convênios do Estado com a União. Nessas, sim. Agora, nas concessões — nós tínhamos previsão de concessões para o próximo ano — seriam investimentos privados.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Haverá novas concessões?

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Haverá novas concessões. Nós temos uma demanda de concessões para o próximo ano, que estamos chamando de Terceira Etapa da Fase 1. Há um leilão já previsto para o mês de fevereiro de 2010. Nós estaríamos com a BR-381, com a BR-116 — ambas em Minas Gerais — e com a BR-040, que sai de Minas Gerais e chega ao Distrito Federal.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Todas em Minas Gerais ?

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - De Minas Gerais até o Distrito Federal. Essa é a primeira fase da terceira etapa.



Na Fase 2, ainda temos um leilão também em Minas Gerais. Mas aí seria só da BR-381, que vai de Governador Valadares até Belo Horizonte. Seria uma extensão de 301 quilômetros.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Outra pergunta: Ministérios já foram chamados pelo Governo para compor algum comitê de organização?

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Para a Copa de 2014, não.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Não?

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Não.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - O Ministério dos Transportes não foi chamado?

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - Ainda não foi chamado. Até o momento, não.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Muito obrigado.

A SRA. MAGNÓLIA MARIA PINHEIRO DANIEL - De nada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Tem a palavra o Sr. Alexandre Barros, Diretor de Infraestrutura da Agência Nacional de Aviação — ANAC, para responder as indagações dos Srs. Parlamentares.

O SR. ALEXANDRE BARROS - Muito obrigado, Sr. Presidente, pelas perguntas. Vou repeti-las só para me certificar de que as entendi corretamente.

A primeira pergunta é se a demanda que está sendo considerada nos estudos da ANAC inclui só o surto da Copa do Mundo, ou se inclui também o crescimento da aviação civil, que está sendo previsto para os próximos anos. É isso?

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Não, não. A pergunta é se incluiu só a previsão do aumento da aviação comercial. Quando eu falo da aviação civil, falo da...

O SR. ALEXANDRE BARROS - Comercial e geral?

Estamos olhando ambas. O crescimento da aviação geral, nos últimos anos, também tem sido bastante significativo — sendo a aviação geral a de aeronaves menores, aquelas que geralmente não são usadas em vôos regulares.

Nós temos tido também um estrangulamento muito grande da zona terminal de São Paulo para a aviação geral, especialmente depois que foi imposta limitação,



restrição para o número de movimentos por hora que podem ocorrer em Congonhas. Com isso, estamos ficando sem opções em São Paulo para a aviação geral.

Hoje nós temos apenas 4 movimentos por hora autorizados em Congonhas para aviação geral. Dos 34, 30 são reservados para a aviação regular. Em determinados horários esses 30 não são usados pela aviação regular. Ainda existem alguns poucos *slots* disponíveis, que podem ser utilizados pela aviação geral, mas são reservados para a aviação regular. No dia em que forem utilizados, não teremos realmente mais capacidade para aviação geral em Congonhas, além dos 4 movimentos por hora já permitidos.

Sobra Campo de Marte, provavelmente o maior e mais movimentado aeroporto da América latina, em termos de aviação geral. Temos algumas outras opções ao redor de São Paulo. Existe também um grande movimento...

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Para Campo de Marte está prevista alguma ampliação? É isso que eu quero saber.

O SR. ALEXANDRE BARROS - Nós não temos nada na ANAC a esse respeito. Acho que quem tem de responder essa pergunta é o Jonas, da INFRAERO. Não sei se existem planos para Campo de Marte. Se V.Exa. quiser, eu passo a palavra para ele.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. ALEXANDRE BARROS - Enfim, nós estamos realmente com muito poucas opções para a aviação geral em São Paulo. Até porque no aeroporto de Jundiaí, que também tem bastante movimento de aviação geral, já existe um movimento muito grande e sérias restrições operacionais. Nós não teríamos onde colocar mais movimento de aviação geral em São Paulo hoje.

Quanto à modelagem da concessão, perguntou-se como esses estudos estão andando e se coadunando com os investimentos da INFRAERO; se os investimentos da INFRAERO já estão prevendo que vai haver concessão.

Por enquanto esses são 2 estudos paralelos. A necessidade de investimentos já existe. É bom lembrar que os aeroportos da INFRAERO, na verdade, são propriedade da União. Então, os investimentos que serão feitos pela INFRAERO são da União. Se o aeroporto for concedido, será concedido com os investimentos que já tiverem sido feitos lá. Obviamente, o valor desses investimentos terá de ser levado

[p24] Comentário: Sessão:1343/09
Quarto:23 Taq.:Adriana Rev.:



em conta na hora em que se determinar o valor da outorga, quando for feita a concessão.

Um esclarecimento: o modelo de concessão estabelece vários critérios para a concessão. Cito, por exemplo a forma de outorga (se vai ser feita por meio de concessão ou autorização); em que caso será feita concessão ou autorização; se serão concessões individuais (aeroportos concedidos individualmente) ou em grupo; a participação de empresas aéreas no capital das concessionárias; o período de outorga; e vários outros critérios importantes que precisam ser considerados, quando se estabelece um modelo de concessão. Mas ele não estabelece que aeroportos serão concedidos, nem quando. Essa é uma decisão do Presidente da República.

Então, o modelo que elaboramos, que se encontra em análise no Ministério da Defesa, no Ministério da Fazenda e na Casa Civil, não estabelece quais serão os aeroportos a serem concedidos. Quem vai decidir isso é o Presidente da República.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Nem sugere?

O SR. ALEXANDRE BARROS - Nem sugere.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Nem mesmo para aqueles que estão previstos para a Copa do Mundo de 2014?

O SR. ALEXANDRE BARROS - Não. Essa é realmente uma decisão do Presidente da República.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Por último, tem a palavra o Sr. Jonas Maurício Lopes, Superintendente de Estudos e Projetos de Engenharia da INFRAERO, para responder as perguntas dos Srs. Deputados.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Deputado, vou começar por Congonhas.

O estudo a que V.Exa. se refere não foi abandonado. Internamente, as ações voltadas para a elaboração desse estudo, em consenso com o Município, continuam. Talvez elas ainda estejam em forma embrionária, porque o Aeroporto de Congonhas é muito delicado, qualquer que seja a intervenção proposta para ampliação do sítio aeroportuário. Para fazer esse tipo de aumento de infraestrutura que permita um número maior de *slots*, por exemplo, em Congonhas, necessariamente teríamos de ampliar o sítio aeroportuário. Isso é muito complicado em Congonhas.



Então, até o momento, o que posso afirmar é que esses estudos não foram abandonados. Parte deles está sendo feita pelo Município, em conjunto com a INFRAERO. Alguns elementos operacionais que vão dar base e sustentação a esses estudos estão sendo trabalhados junto com os estudos feitos pela ANAC, em parceria com a INFRAERO. De modo geral, não houve abandono dessa ideia.

[P25] Comentário: Sessão:1343/09
Quarto:24 Taq.:Daisy Rev.:

Em relação a Viracopos, V.Exa. me questionou a respeito...

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - ...da ideia do abandono. Mas não está incluído entre os...

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Não, não. Não faz parte daquele compêndio de investimentos. Congonhas, dentro desse conjunto de investimentos, tem apenas a adequação do terminal de passageiros, a complementação da obra, porque na verdade ela não ficou completa, e as obras normais, mais de manutenção do sistema de pista e pátio.

Em relação ao Aeroporto de Viracopos, V.Exa. me perguntou sobre a desapropriação. Nós temos investimentos previstos — foram apresentados em números bem gerais — até o término de 2010 para a desapropriação, recursos já previstos no PAC, da ordem de 100 milhões de reais; mais especificamente 98,6 milhões de reais em relação à desapropriação.

Essa desapropriação está relacionada com a implantação da segunda pista e com o contorno ferroviário. Para que seja implantada uma das futuras cabeceiras da nova pista, será preciso fazer uma mudança no contorno ferroviário. Há uma linha férrea de carga que passa próximo ao sítio. Então, essa área vai precisar realmente de desapropriação. Nós já temos recursos, que já foram investidos, da ordem de 70 milhões. E ainda há um excedente — um saldo de 28 —, que será investido até o término de 2010. Isso para a desapropriação, a implantação da segunda pista e o contorno ferroviário.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Quanto a Viracopos, então, antes de o senhor passar à outra pergunta... Primeiro, na sua exposição, o senhor estava prevendo 700 milhões de reais para a ampliação de Viracopos. E agora o senhor está dizendo que a segunda pista está incluída nesses 700 milhões?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Todos os investimentos que serão feitos, dentro do planejamento, até 2013 para 2014, incluindo a segunda pista e a área



terminal, estão totalizando em torno de 1 bilhão. Ele tinha cerca de 200 milhões, mais os 700 necessários. Dentro do PAC...

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Porque não bate com a notícia que eu acabei de passar, do *Valor Econômico*, que cita o Presidente da INFRAERO e fala em 2,8 bilhões. Por isso eu fiquei com essa dúvida.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Essa totalidade de investimento que foi informada está relacionada com a totalidade do terminal de passageiros e com a ampliação de pátio na sua totalidade. Ou seja, o conjunto geral de investimentos chega a 2 bilhões e 600...

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Dois bilhões e 800.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Dois bilhões e 800. Estão incluídos...

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - A segunda pista de pouso e o novo terminal.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - E vai além. Ainda tem a ampliação do terminal de cargas de Viracopos. Então, é um conjunto de obras que extrapola esse quinquênio 2009/2013. Nós temos alguns investimentos que passarão esse período de 2013. Por isso não está naquela apresentação, porque a apresentação fincava o limite de 2013.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Então, seriam os 2 bilhões e 800 mais os 700 milhões, mais...

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Não. Dentro do conjunto de 2 bilhões e 800 estão aqueles 700 milhões. É porque os 700 milhões estão fincados no horizonte de 2013. Nós temos investimentos que passarão de 2013.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Entendi.

Quanto à desapropriação, o que eu quis dizer foi o seguinte: ainda que o Governo Federal tenha o recurso, a quem caberá promover a desapropriação, ou seja, operacionalizar isso?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Pois é. A INFRAERO tem um escritório operacional em São Paulo...

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - É ela que está fazendo...

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - É ela que está fazendo...



O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - ...a remoção das famílias? É ela que vai fazer isso?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Não. O que compete à INFRAERO neste momento é organizar o cadastramento das famílias e prover o recurso para que elas sejam remanejadas. A informação que eu tenho é de que essa incumbência de fazer o remanejamento ou então, vamos dizer assim, a correta alocação dessas famílias já não compete à INFRAERO.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - A informação que eu tenho é de que é o Poder Público. Eu acho que há ações que envolvem o Município e o Governo do Estado.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Eu estava fazendo aquela referência no início, de que o Governo Municipal está querendo que o Governo Estadual faça isso, porque realmente é a parte mais antipática da...

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - E foge da competência da INFRAERO. Na verdade...

V.Exa. fez alguns comentários a respeito do panorama geral. Correto?

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Sim.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Em relação aos investimentos, se eles são públicos ou privados. Todos os investimentos que estão focados nesses 16 aeroportos são públicos. Até o momento, nós não temos nenhuma determinação por parte do Governo Federal de que algum investimento será destinado a uma concessão privada. Essa é a orientação, até o momento, por parte do Governo Federal.

Quanto à integração, V.Exa. indagou anteriormente se a INFRAERO foi acionada ou se ela faz parte de algum grupo. A INFRAERO tem... Inclusive nós temos uma reunião amanhã, onde essa apresentação será feita para o Grupo Executivo da Copa 2014, que é coordenado pela Casa Civil da Presidência da República e tem vários outros atores.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - O senhor sabe dizer quem são? Porque nós...

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Nominal ou os órgãos?



O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Ninguém sabe quem compõe esse grupo executivo.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Nós já participamos de várias reuniões técnicas, coordenadas pela Casa Civil, mas que têm composição na sua banca de profissionais do Ministério dos Esportes, do Ministério do Turismo, do BNDES, do Tesouro. Basicamente é esse... Eventualmente há um ou outro... Há o pessoal do Ministério da Defesa, é claro, que estará junto conosco.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Essas são as pessoas que estão se reunido...

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Ele se chama Grupo Executivo da Copa 2014. Está dentro da Casa Civil. Nós temos uma reunião amanhã à tarde para apresentação prévia desses investimentos, para posteriormente serem validados junto à Ministra. Essa é a atuação da INFRAERO no momento.

V.Exa. mencionou — também faz parte da entrevista que o nosso Presidente deu ao *Valor Econômico* — a questão das obras paralisadas e o nosso relacionamento com o TCU, em função disso. Realmente, essas obras causaram — e causam ainda hoje — um certo transtorno em algumas cidades, notadamente em Goiânia, Vitória e Macapá. São as cidades que mais sofrem com essas paralisações.

É uma estratégia da Presidência da INFRAERO estreitar o relacionamento com os órgãos de controle. Até porque, do ponto de vista dos apontamentos feitos nas auditorias realizadas tanto pela CGU quanto pelo TCU, vários dos tópicos — sem medo de errar, posso afirmar que mais de 90% deles — que foram apontados nessas obras em particular já foram sanados nos novos processos de licitação, tanto para contratação de projetos quanto para contratação de obras. Tanto é que o TCU tem feito algumas auditorias em cima dos novos contratos da INFRAERO, dos novos contratos de empreendimentos, principalmente para projetos, e não tem encontrado nada substancial, a ponto de paralisar o empreendimento.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - No caso de Vitória, não havia projeto executivo. As obras estavam em andamento sem projeto...

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Exatamente. Na época, tanto nas obras do aeroporto de Vitória, quanto nas do aeroporto de Goiânia, quanto nas do



aeroporto de Macapá, havia uma modalidade de contratação que foi considerada pelo TCU como inadequada. Essa modalidade consistia no seguinte: a INFRAERO contratar a obra com projeto básico e imputar a responsabilidade pelo desenvolvimento do projeto executivo à contratada da obra. Isso realmente resultou em alguns problemas considerados sérios pelo Tribunal e, conseqüentemente, trabalhados pela INFRAERO. Tanto é que hoje mudou essa modalidade. Hoje a INFRAERO realiza as suas licitações de obras apenas com o projeto executivo. Isso é uma determinação da alta administração. Foi, inclusive, uma ação muito bem vista pelo Tribunal de Contas da União e pelos outros órgãos de controle.

Então, na verdade, realizávamos obras com o projeto básico e passávamos para a construtora o projeto executivo. Agora nós mudamos essa estratégia e até o momento estamos tendo sucesso no desenvolvimento desses empreendimentos.

Particularmente em relação aos aeroportos de Goiânia, Vitória e Macapá, a INFRAERO, em função dessa relação de demanda e capacidade, está atuando em soluções temporárias para garantir melhor conforto e melhor tratamento ao nosso passageiro. Nós estamos trabalhando com situações ou com soluções de infraestrutura temporária para poder garantir melhoria do conforto e da segurança do passageiro, até que essas obras retomem o seu ritmo normal e estejam concluídas.

Então, esses 3 aeroportos em particular receberão investimentos que não estão considerados... Primeiro porque não estão em cidades-sede da Copa. Mas são investimentos necessários para a infraestrutura desses aeroportos e são caracterizados como temporais. Citarei só um exemplo. A ENA, administradora espanhola de aeroportos, que controla 47 aeroportos na Espanha, fez isso neles. Em todos eles implantou soluções temporárias, até que as suas obras tomassem o ritmo normal e fossem concluídas a contento.

A INFRAERO vai adotar uma solução semelhante em alguns desses aeroportos. Não só em Goiânia, Vitória e Macapá. Mas notadamente esses são os que têm hoje os maiores gargalos dentro de terminal de passageiros. Uma solução parecida — igual, vamos dizer assim — já está implantada no aeroporto de Florianópolis. Conseguimos aumentar a capacidade do terminal de passageiros de Florianópolis com uma solução provisória, até que as obras do novo terminal sejam concluídas.

[P27] Comentário: Sessão:1343/09
Quarto:26 Taq.:Daisy Rev.:



Em relação ao comentário que V.Exa. fez sobre a aviação geral, não aparecem na apresentação, especificamente, quais serão os investimentos em aviação geral. No entanto, os investimentos destinados à ampliação da infraestrutura para a aviação geral estão nos totais que foram apresentados. Notadamente, referem-se ao aumento de pátio de aeronaves e área de hangares — hoje talvez seja o maior pleito das associações e sindicatos das empresas de aviação geral e de transporte de taxi aéreo.

A aviação geral contempla o taxi aéreo e a pessoa física que tem a sua aeronave, que precisa eventualmente de infraestrutura dentro dos aeroportos. Então, há, dentro dos investimentos previstos, também a melhoria da infraestrutura para a aviação geral.

Desses aeroportos todos que foram apresentados, o que contempla isso de maneira mais clara é o Aeroporto da Pampulha. Teremos ali um investimento da ordem de 5 milhões de reais para aumentar a capacidade da aviação geral.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Para Campo de Marte está previsto algum investimento?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Nós temos investimentos, sim, previstos para Campo de Marte. Agora, infelizmente, eu não tenho dados a respeito dos valores. Mas nós temos investimentos previstos nos próximos anos para aumento da capacidade de infraestrutura em Campo de Marte. Só que nós temos também, por outro lado, a informação — consta inclusive no *site* da ANTT — de que a estação do trem de alta velocidade...

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Do trem de alta velocidade. Como é que...

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Exatamente. Só que nós ainda não estreitamos os nossos encontros com a ANTT para ter esse detalhamento. Mas a princípio a INFRAERO...

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Vieram e apresentaram um projeto aqui. Campo de Marte era uma das estações.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Existe a previsão dessa estação, mas não sabemos qual é o impacto dela no planejamento físico do aeroporto; qual é a área que ela vai ocupar; se essa área estaria anteriormente definida para a aviação



geral ou não. Mas os investimentos estão previstos dentro do planejamento quinquenal da INFRAERO para a aviação geral em Campo de Marte.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Sr. Presidente, estou satisfeito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Deputado Paulo Rattes. *(Pausa.)* Deputado Vanderlei Macris. *(Pausa.)*

Ao encerrar a reunião, agradeço à Sra. Magnólia Pinheiro, Diretora Substituta do Departamento de Desenvolvimento e Logística do Ministério dos Transportes; ao Sr. Alexandre Barros, Diretor de Infraestrutura da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC; e ao Sr. Jonas Maurício Lopes, Superintendente de Estudos e Projetos de Engenharia da INFRAERO.

Sr. Presidente, Deputado Silvio Torres, gostaria de fazer uma solicitação ao Ministério dos Transportes, à ANAC e à INFRAERO. Em função do nosso trabalho e do controle da fiscalização dos gastos, eu, que sou Presidente da Subcomissão Permanente, e o Relator, Deputado Paulo Rattes, solicitamos que os dados que ainda estão em estudo, o levantamento de valores sejam enviados a esta Comissão, porque nós estamos trabalhando com números.

Como não foi possível, nesta audiência, obter alguns dados, alguns valores.... O Ministério dos Transportes terá uma reunião na sexta-feira. A própria INFRAERO ainda tem... Faremos a solicitação por escrito, mas já fica o registro nesta audiência pública.

Acredito que o Relator, o Presidente Silvio Torres, o Deputado Vanderlei Macris também concordam com o envio desses dados para acompanhamento. Até porque na semana passada mesmo esta Comissão celebrou um convênio, uma parceria com os Tribunais de Contas dos Estados, dos Municípios e com o Tribunal de Contas da União para que nós possamos otimizar os gastos da Copa de 2014. Então, na condição de Presidente da Subcomissão Permanente, solicito que esses dados sejam enviados.

Sr. Presidente, agradeço a presença à Dra. Alcione Beltrão, Prefeita de Alagoinha; ao Vereador Marcelo Bandeira, de Guarabira; ao Sr. Rubens, que também é da Associação.

Tivemos uma audiência com o Ministro Geddel Vieira Lima, do Ministério da Integração Nacional, e com o jornalista Abdo Miranda.

[P28] Comentário: Sessão:1343/09
Quarto:27 Taq.:Herculano Rev.:



CÂMARA DOS DEPUTADOS - DETAQ

COM REDAÇÃO FINAL

Nome: Comissão de Fiscalização Financeira e Controle

Número: 1343/09

Data: 01/09/2009

Comunico aos Srs. Deputados que haverá reunião deliberativa amanhã, quarta-feira, dia 2 de setembro, às 10 horas, neste plenário, para tratarmos de assuntos desta Comissão.

Informo aos Srs. Deputados que a Ordem do Dia já se iniciou.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a reunião.