



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: 0520/10	DATA: 06/05/2010
INÍCIO: 10h01min	TÉRMINO: 12h25min	DURAÇÃO: 02h23min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 02h23min	PÁGINAS: 54	QUARTOS: 29

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO
JONAS MAURÍCIO LOPES – Superintendente de Estudos e Projetos de Engenharia, representando o Presidente da INFRAERO, Sr. Murilo Marques Barboza. HENRIQUE JOSÉ BORRE – Coordenador do Grupo de Trabalho do Ministério da Justiça para a Copa do Mundo de 2014, representando o Secretário Nacional de Segurança Pública, Sr. Ricardo Balestreri.

SUMÁRIO: Discussão sobre os atrasos nas obras para a Copa do Mundo de 2014 e as medidas necessárias para evitar prejuízo para os cofres públicos.

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



O SR.PRESIDENTE (Deputado Sílvio Torres) - Declaro aberta esta reunião

[MF1] Comentário: Supervisor.:Myrinha

de audiência pública, que se realiza a requerimento dos Deputados Sílvio Torres e Paulo Rattes para discutirmos os atrasos nas obras para a Copa do Mundo de 2014 e as medidas necessárias para evitar prejuízo para os cofres públicos.

Foram convidados para esta audiência representantes da INFRAERO e da SENASP, que já se encontram presentes.

Eu gostaria que tomasse assento à Mesa o Sr. Jonas Maurício Lopes, Superintendente de Estudos e Projetos de Engenharia, que representa aqui o Presidente da INFRAERO, o Sr. Murilo Marques Barboza, assim como o Sr. Henrique José Borre, Coordenador do Grupo de Trabalho do Ministério da Justiça para a Copa do Mundo de 2014, em substituição ao Sr. Ricardo Balestreri, Secretário Nacional de Segurança Pública. Agradeço a presença a ambos.

Eu quero informar que esta audiência pública está sendo gravada e também transmitida ao vivo pela Internet, e é muito importante que possamos aproveitá-la para esclarecer à sociedade, esclarecer à opinião pública como estão os preparativos desse evento importantíssimo que o Brasil vai sediar daqui a 4 anos, que é a Copa de 2014.

Nós temos notícias recentes que confirmam atrasos numa série de itens, de compromissos que o Governo assumiu com a FIFA, a começar pelos estádios que sediarão a Copa, cujo prazo para o início das obras era 3 de maio, e efetivamente nenhuma das cidades-sedes cumpriu esse prazo, que, aliás, já era o terceiro prazo dado pela FIFA.

Além disso, há uma grande preocupação com os aeroportos brasileiros, uma preocupação que diz respeito não apenas à Copa; diz respeito também ao próprio atendimento, à própria situação atual de alguns desses aeroportos que por coincidência sediarão a Copa.

E há também preocupações com a estratégia que está sendo elaborada para a segurança pública, um item importantíssimo. Eu estive recentemente na África do Sul, para acompanhar os preparativos, e senti na pele o quanto a questão da segurança influencia o fluxo de turistas, influencia a tranquilidade dos torcedores. Tanto é que na África do Sul os ingressos acabaram sobrando, porque os turistas estrangeiros não se animam a ir assistir à Copa lá.



E da mesma forma, nós temos atrasos na área de mobilidade urbana, temos atrasos na legislação brasileira, que precisa ser mudada dados os compromissos assumidos com a FIFA, para atender a esses compromissos, para dar isenções aos patrocinadores e fornecedores da FIFA.

Na segunda-feira o Secretário Geral da FIFA, o Sr. Jérôme Valcke, deu-nos um puxão de orelhas internacional, um constrangimento para o Brasil, ao dizer que o País não está no rumo certo na organização e que precisa fazer tudo direito, porque senão corre o risco de não atender às exigências da FIFA e sofrer consequências que, pelas especulações da imprensa, podem até chegar ao cancelamento do Brasil como sede da Copa. É evidente que nenhum de nós quer isso; pelo contrário, nós queremos que o Brasil sedie e faça a melhor Copa possível, dadas as nossas limitações.

Então, dito isso, e agradecendo a presença aos nossos convidados, eu vou iniciar a audiência pública justificando a ausência da Relatora, a Deputada Rebecca Garcia, que ontem à noite, estando sob suspeita de haver contraído malária, o que é muito sério, teve de viajar para o seu Estado natal, o Amazonas, para se cuidar, mas já está aqui representada, e está tudo sendo anotado e gravado, para que ela possa desenvolver o seu trabalho.

Eu então começaria pela INFRAERO, se o Sr. Jonas estiver pronto para fazer sua exposição. O senhor tem até 20 minutos; se precisar de mais, poderemos conceder.

Tem a palavra o Sr. Jonas Maurício Lopes, Superintendente de Estudos e Projetos de Engenharia da INFRAERO. Peço que se apaguem as luzes.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Bom dia. Em nome da Diretoria Executiva da Presidência da INFRAERO, eu agradeço o convite que a Comissão estendeu à INFRAERO para comparecer a esta audiência pública e apresentar um trabalho feito a 6 mãos, que junta a Casa Civil da Presidência da República, o Ministério da Defesa e a INFRAERO, e é o resultado de toda a expectativa de demanda para um horizonte que inclusive extrapola 2014, um horizonte que vai até 2016, porque a INFRAERO não pontua seus investimentos em função de um ou outro evento específico, mesmo sendo um evento da magnitude de uma Copa do Mundo ou de uma Olimpíada; esse planejamento já constava da estratégia da

[P2] Comentário: Sessão:0520/10 Quarto
Taq.:Eliana Brant Rev.:



empresa mesmo antes de o País ter a confirmação de que seria a sede da Copa do Mundo de 2014.

(Segue-se exibição de imagens.)

O aumento da infraestrutura aeroportuária está relacionado diretamente com o aumento da demanda, e o aumento dessa demanda é aferido com base em cálculos históricos feitos a partir dos trabalhos da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC. Então, todo o conjunto de informações a que os senhores terão acesso agora e que vai ficar à disposição da Comissão vem em função desse planejamento que já era existente e foi apenas refinado, e foi dada prioridade aos investimentos mais essenciais para a organização da Copa do Mundo.

Então, como eu disse, constam aí os investimentos de 2010 a 2016.

Eu vou falar rapidamente a respeito dessa demanda histórica, só para nós termos uma linha de raciocínio. Ela indica o crescimento do movimento internacional e do movimento doméstico. Depois os senhores vão ter acesso aos dados mais detalhados. Mas, enfim, eu só quero, simplesmente, mostrar para os senhores que nos últimos anos nós tivemos um crescimento de 10,3% ao ano, e isso não tem relação com um ou outro evento específico já realizado ou a ser realizado no Brasil.

Vemos aí o espelho daqueles dados anteriores. Só a título de informação, enquanto no mundo está em decréscimo o movimento da demanda histórica, no Brasil ela tem apresentado um acréscimo de 11,6%. Esse é um dado muito importante para nós entendermos que o Brasil hoje está meio...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - O movimento de passageiros de modo geral. De modo geral, tanto o movimento doméstico quanto o movimento internacional, o somatório desse movimento no Brasil tem representado um dado positivo, enquanto o mundo está apresentando um dado negativo.

A aviação trabalha diretamente com o PIB, com os dados relacionados ao Produto Interno Bruto. Então, todo o planejamento é feito com base nas projeções de crescimento do PIB no Brasil, que são, como o próprio Governo Federal tem defendido, muito positivos para o País.

Esses cenários que foram montados vieram a partir das contratações feitas pelo Ministério da Defesa. São cenários especulativos a respeito de como o Brasil



vai comportar-se até 2014, como uma previsão tanto para o cenário doméstico como para o cenário internacional. Houve uma consultoria que também trabalhou junto com a INFRAERO, e vários desses números aqui são objeto de consenso, e constituem a base do nosso planejamento específico para essas ações essenciais para a Copa do Mundo.

Como eu disse anteriormente, como o planejamento não é feito especificamente para um evento, nós consideramos aqui um cenário de 2 meses, um período de 2 meses, a título de comparativo, em relação ao que já havíamos estimado anteriormente, para definir qual seria o percentual de movimento operacional nos aeroportos diretamente envolvidos com a Copa do Mundo. E hoje, quer dizer, desde que o Brasil recebeu a confirmação de que seria a sede, nós trabalhamos com 16...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Nós trabalhamos com 16 aeroportos. São 12 cidades-sedes, e nós trabalhamos com 16 aeroportos, que são os que estão na região geográfica mais próxima desses 12 municípios e que têm uma interferência direta ou com o movimento internacional, ou com o movimento doméstico. Aí está a lista dos 16.

Nesse período de 2 meses nós temos, então, uma previsão de crescimento de 10,3% — certo? — com a realização da Copa do Mundo, em junho e julho de 2014. Dentro do panorama desses 2 meses, junho e julho, o aumento específico de turistas, principalmente turistas internacionais, está sendo estimado pelo Ministério do Esporte em cerca de 500 mil passageiros, 500 mil visitantes do exterior, que podem eventualmente usar outro modal, não é? Nós temos uma porta de entrada principal no País, que são os aeroportos, mas não necessariamente esses 500 mil ao longo dos 2 meses utilizarão o modal aeroviário. No entanto, esse é um dado de entrada para o planejamento da INFRAERO.

Junto com o Ministério da Defesa e com a ANAC, também com a participação do DECEA nos assuntos de controle do espaço aéreo, nós definimos uma estratégia a ser montada. Qual é a estratégia? Priorizar o que está em vermelho, esses denominados gargalos operacionais, nesses 16 aeroportos. Uma exceção é feita, aqui embaixo, a Natal, Rio Grande do Norte, onde o Governo Federal tem uma

[P3] Comentário: Sessão:0520/10 Quarto
Taq.:Katia Rev.:



estratégica específica. Esse aeroporto faz parte de um plano diferenciado do Governo Federal. Mas nós priorizamos, então, em relação aos nossos empreendimentos, basicamente o que está marcado em vermelho ou aquilo em que haja alguma perspectiva de em 2014 haver um gargalo. Não necessariamente vai haver o gargalo, mas eventualmente nós precisamos tomar alguma atitude para que esse gargalo não aconteça.

Temos algumas ações imediatas em alguns aeroportos que, ao longo desses 4 anos, até a chegada da Copa do Mundo, terão um crescimento natural acentuado. Principalmente nos terminais de São Paulo e em algumas regiões turísticas que têm movimento sazonal muito forte, nós temos algumas ações imediatas. Essas ações passam tanto pela adequação da infraestrutura como também por uma mudança de procedimento.

Às vezes, com uma simples mudança de procedimento, em conjunto com os órgãos de fiscalização, com a ANAC e órgãos como a Receita Federal e a Polícia Federal, nós conseguimos uma certa agilidade, e conseguimos, conseqüentemente, aumentar a capacidade da infraestrutura aeroportuária. Exemplo disso é o que nós estamos fazendo em Guarulhos, que é hoje a principal porta de entrada do movimento internacional de passageiros. Nós estamos fazendo pequenas adequações internas, relacionadas com as salas de embarque e desembarque, e há ações junto à Receita Federal e à Polícia Federal para agilizar o trânsito dos passageiros, tanto no embarque como no desembarque, para tentar fazer com que a infraestrutura existente permita uma celeridade maior, em relação à sua capacidade. Então, nós conseguimos processar um número maior de passageiros com aquela infraestrutura existente, enquanto o investimento maior não é concluído.

Em linhas gerais, então, aqui está o conjunto de investimentos previstos entre os anos de 2011 e 2014 para os aeroportos nas cidades-sedes da Copa, que é ao que nós nos estamos prendendo aqui. São cerca de R\$ 5,346 bilhões em investimentos; esses valores, é claro, já foram todos eles acordados com o Governo Federal, via Casa Civil. O Ministério da Defesa também trabalhou muito conosco, em relação a isso. Com o Governo Federal foi acertado que a INFRAERO vai ter 61% de participação nesse investimento, com recursos próprios...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)



O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Não, 2010 está fora desse planejamento aqui, porque esse planejamento é específico para o período da próxima gestão federal. Nós temos já vários contratos em andamento, agora, durante o exercício de 2010, que fazem parte inclusive do Programa de Aceleração do Crescimento. Basicamente, são itens de projetos. Então, nós temos projetos relacionados com algumas Capitais que estão no conjunto das cidades-sedes, como, por exemplo, o do Aeroporto de Confins. Temos o projeto básico de Confins, que está em vias de ser concluído agora, até o final do primeiro semestre, assim como o de Manaus e o de Brasília. Então, essas cidades já são objeto de investimentos ao longo de 2010 e não aparecem aí nesse quadro.

Temos aí o macropanorama. No próximo *slide* veremos a complementação. Vou abrir aqui, só a título de exemplo, um *link* que mostra o que a INFRAERO planeja fazer nos seus aeroportos especificamente para as ações que foram denominadas como essenciais naquele quadro mostrado lá atrás, feito junto com o Ministério da Defesa.

Então, o que nós observamos aqui? Eu peguei o exemplo de Brasília porque o aeroporto de nossa Capital é aquele com o qual nós temos o maior convívio. Em Brasília, hoje, quem é usuário frequente do aeroporto percebe alguns gargalos muito específicos. Um deles, na chegada ao aeroporto, é a questão do meio-fio. O meio-fio, nas horas-pico, apresenta realmente um sério gargalo. Depois o passageiro, ao entrar no aeroporto, percebe também que o número de balcões de *check-in* é deficiente em relação à necessidade nas horas-pico — sempre lembrando que o raciocínio para os investimentos é feito em função das horas-pico e da demanda para o ano.

Bem, seguindo esse raciocínio, aqui temos um macroexemplo de como é que a INFRAERO está enxergando que tem de aumentar a sua infraestrutura, principalmente a relacionada com aqueles itens de pista, pátio e terminal de passageiros, levantados junto com o Ministério da Defesa. Então, aqui em Brasília, só para darmos rapidamente uma noção, nós vamos fazer uma reforma no atual terminal de passageiros, uma reforma no corpo central, o que já vai garantir um aumento de capacidade daquela infraestrutura, e depois, para a Copa do Mundo especificamente, 50% da ampliação prevista até 2015, 2016, que é esse trecho aqui

[P4] Comentário: Sessão:0520/10 Quarto
Taq.:Katia Rev.:



em azul. Esse conjunto todo vai além da Copa do Mundo; agora, para a Copa do Mundo, nós entregaremos o que está em azul, que atende à demanda estimada pela ANAC, pelo Governo Federal, pelo Ministério da Defesa, para o horizonte de 2014.

Dessa mesma maneira, nós temos um planejamento em etapas para outras cidades. E por que só essas cidades foram pontuadas aqui? Porque essas são cidades em que o investimento vai além de 2014. É, digamos assim, uma concretização daquela teoria de que falei lá atrás: a empresa não está preocupada, não está com seu foco apenas na Copa do Mundo; ela está com foco no aumento da demanda de transporte aéreo no País. Então, precisamos aumentar a infraestrutura aeroportuária? Sim. Precisamos adequá-la à demanda? Sim. A Copa do Mundo é um item importante? É, mas nós temos um planejamento que inclusive extrapola a Copa do Mundo.

Então, esses que estão aqui pontuados são aeroportos que merecem esse tipo de cuidado. Na última coluna à direita nós vemos o que foi objeto de consenso entre os vários órgãos que participaram da elaboração desse trabalho como sendo essencial para a Copa do Mundo. Então, os senhores percebem, por exemplo, que em Confins nós temos a reforma e a modernização do terminal de passageiros, na questão do acesso viário, que estará concluído em outubro de 2013. É essencial? Sim. Isso é importante, muito importante, para a Capital mineira e para a malha aeroportuária nacional. Depois nós temos o investimento em pista e pátio, porque também é importante garantirmos espaço para as aeronaves estacionarem nos pátios, pernoitarem nos pátios. É uma demanda hoje existente. E são ações com projetos já contratados e obras que se concluirão, pelo planejamento da INFRAERO, até esse horizonte aí, que varia para cada um dos empreendimentos, mas que tem os seus limites todos estipulados até dezembro de 2013; há alguns que ultrapassam esse limite, mas que esses são considerados como sobra de capacidade. Nós atenderemos à infraestrutura necessária para a demanda em julho de 2014. As cidades que porventura haja forte indício de que serão sedes da Copa das Confederações terão um tratamento específico. Isso já está sendo trabalhado junto com o Governo Federal.

Vou mostrar aqui um outro ponto, que é Guarulhos. Em São Paulo, Guarulhos talvez seja o principal foco de atenção. Sem dúvida Guarulhos é hoje um ponto de



grande atenção, e desse Terminal 3 estamos ora em fase de licitação de projeto, já está na reta final a licitação de projeto. No nosso planejamento, então, consta a execução de um grande terminal de passageiros, que seria o Terminal de Passageiros nº 3, e para a Copa de 2014 temos um horizonte de conclusão de 40% desse edifício, com as adequações internas no Terminal 1 e no Terminal 2, mais módulos operacionais em infraestrutura já existente, ou seja, a criação de salas de embarque remoto, para processamento de passageiros embarcando.

Nós temos com isso o atendimento da demanda estimada lá para o Aeroporto de Guarulhos no ano de 2014. Ou seja, nós atenderemos com nível de conforto adequado os passageiros que desembarcarem e embarcarem no Aeroporto de Guarulhos, no horizonte de 2014; só que os investimentos prosseguirão. Então, nós teremos após 2014 a conclusão dos restantes 60%, que está estimada para acontecer entre 2015 e 2016.

É uma apresentação muito extensa, até porque são vários investimentos. Então, eu vou ater-me aos dados que nós consideramos mais estratégicos, e depois as perguntas esclarecerão as eventuais dúvidas.

Esse é um quadro-resumo, então, do que virá a ser investido após 2014, para os senhores terem uma ideia de como nós continuaremos a trabalhar nessa infraestrutura. Na cidade do Rio de Janeiro, que vai sediar as Olimpíadas de 2016, o Galeão talvez seja hoje o aeroporto em que nós temos a melhor relação entre demanda e capacidade. Nós temos um aeroporto, hoje, do ponto de vista operacional, folgado, em relação à demanda que nós temos prevista.

Nós já recebemos inclusive alguns *inputs*, via imprensa, de que a cidade de São Paulo também foi chamada a participar dessa distribuição operacional, a infraestrutura aeroportuária de São Paulo foi chamada a participar dessa distribuição do tráfego para 2016. São Paulo, de uma maneira ou de outra, vai ter uma relação muito forte com as Olimpíadas de 2016. Então, esse foco também é para São Paulo, específico para as Olimpíadas de 2016.

Quer dizer, isso tudo, todo esse quadro de investimentos, tanto até 2014 quanto após 2014, atende, do ponto de vista da INFRAERO, em consenso com o Ministério da Defesa e a ANAC, à demanda prevista para o horizonte de 2014 e também à que vai estender-se posteriormente.

[zilfa5] Comentário: Sessão:0520/10
Quarto:5 Taq.:Zilfa Rev.:



Esse é um quadro a que a própria imprensa está dando importância, e para a INFRAERO isso é saudável. A imprensa está dando uma grande importância para esses chamados módulos operacionais. O que são esses módulos operacionais? Basicamente, nós garantiremos, até 2014, porque a demanda não pára, até 2014 nós garantiremos um aumento de capacidade com um nível de conforto adequado com esse módulos operacionais em alguns aeroportos em que nós já percebemos que há um estrangulamento de infraestrutura. Então, isso é só para os senhores terem uma ideia de como nós já estamos atuando, toda a quantidade de investimento a ser feito para esses módulos operacionais. Vários deles terão fim ainda no horizonte de 2010, 2011, 2012. Quer dizer, nós estamos sintonizados com o que há de aumento de demanda nesses aeroportos. Há alguns que fazem parte do rol dos aeroportos das cidades que serão sede da Copa do Mundo, outros que não, mas eles têm uma atuação muito importante também, porque servem para a distribuição do fluxo de usuários do transporte aéreo no País. É um quadro esclarecedor a respeito desse assunto.

Esse quadro aqui é muito específico. Nós não temos tempo para tratar desse assunto, mas é só para os senhores entenderem as soluções que temos para a área terminal de São Paulo, principalmente em relação a esses aeroportos que são considerados gargalos: Guarulhos, Campinas, Congonhas, e eventualmente São José dos Campos. Nós já estamos de olho em São José dos Campos, principalmente por conta da aviação geral. Nós temos para esse caso um tratamento especial, que está também em consonância com o que o Ministério da Defesa e a ANAC têm trabalhado para a área terminal de São Paulo, que hoje é o nosso maior gargalo. Não vale a pena nós entrarmos nesse assunto.

Depois, se eventualmente alguém quiser algum tipo de esclarecimento específico, nós poderemos prestá-lo, mas, resumindo, isso é o que a INFRAERO tem previsto, para investimentos em infraestrutura aeroportuária, para o horizonte 2011/2014, com vários desses investimentos sendo feitos ao longo de 2010.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Agradecemos ao Sr. Jonas Maurício suas explicações, e agradecemos também que ele nos permita ficar com a cópia do seu trabalho, que vai ser muito importante para o relatório que vai ser elaborado.



Agora, rapidamente também, antes das perguntas, de tirarmos as dúvidas, vamos ouvir o Sr. Henrique José Borre, que representa o Sr. Ricardo Balestreri, Secretário Nacional de Segurança Pública.

O Sr. Henrique é o Coordenador do Grupo de Trabalho do Ministério da Justiça para a Copa de 2014. Ele vai fazer uma apresentação também em *powerpoint*.

O SR. HENRIQUE JOSÉ BORRE - Inicialmente, a V.Exa., Deputado Silvio Torres, quero agradecer o convite, a oportunidade de nós estarmos aqui apresentando o que é na verdade um conceito. Na verdade, vim fazer uma apresentação conceitual de como a Secretária Nacional de Segurança Pública se estruturou, em seus departamentos, sob a orientação da política definida pelo Ministério da Justiça, para atender às demandas específicas da Copa do Mundo, no entanto com a visão de estabelecer o processo de construção de um produto que nos dê um legado permanente.

Nós não estamos trabalhando para produzir um evento, a Copa do Mundo, e 30 dias seguros, mas, sim, o nosso produto visa criar um ambiente de segurança, nesses próximos anos, para fortalecer o interesse da comunidade internacional de participar do nosso evento, para dar garantias, para produzir uma sensação de segurança que valorize os eventos Copa das Confederações e Copa do Mundo de 2014 no Brasil.

Naturalmente nós temos um marco histórico de grandes eventos no Brasil, que foram os Jogos Pan-Americanos, que nos trouxeram experiências magníficas, no sentido das boas práticas, e também o entendimento de que algumas práticas deveriam ser revistas. Ainda que a última tenha sido considerada pela ODEPA a melhor das 2 realizações dos Jogos Pan-Americanos no Brasil, nós entendemos que podemos produzir um produto bem melhor do que aquele, notadamente com a experiência angariada, um produto que tenha um custo mais razoável e adequado para o evento, naturalmente nisso já nos valendo da experiência dos Jogos Pan-Americanos.

Nós definimos, como missão precípua...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Antes que o senhor comece, eu queria convidar o Deputado Felipe Bornier, que é o Vice-Presidente da

[zilfa6] Comentário: Sessão:0520/10
Quarto:6 Taq.:Zilfa Rev.:



Subcomissão, para assumir aqui a Presidência, pois eu vou ficar aqui, para participar da parte das perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - Vamos dar sequência, então.

O SR. HENRIQUE JOSÉ BORRE - Bem, a Secretaria Nacional de Segurança Pública, entendendo que é o órgão responsável para promover a integração dos órgãos dessa seara no Brasil, estabeleceu desde o ano de 2008 uma Comissão Especial de Segurança, responsável pela realização de estudos preliminares e estabelecimentos de diagnósticos que pudessem direcionar nosso planejamento estratégico, para que, junto com as instituições de segurança, respeitando o pacto federativo, em um processo participativo e democrático, nós tivéssemos aptidão para promover essa sensação de segurança até a Copa de 2014 e garantir a execução dos jogos em perfeitas condições de segurança, podendo manter essa sensação após os jogos, porque a grande preocupação é esta: a de criar um produto que se mantenha constituído dentro da sociedade, aquela sensação de segurança que foi produzida especificamente para aquele evento. Esse é o verdadeiro legado que nós podemos auferir desse evento.

(Segue-se exibição de imagens.)

Então, o Comitê Gestor da Copa do Mundo, estabelecido pelo decreto presidencial de 14 de janeiro, instalou 9 câmaras temáticas, e entre essas 9 câmaras temáticas nós temos a segurança como Câmara nº 3. Já estamos, aí, com um relacionamento bem próximo com a Casa Civil neste momento. Hoje, inclusive, às 15h temos uma agenda lá na Casa Civil com o GT Copa, no sentido de já partimos para a parte de pactuação com os entes federados, Estados e Municípios. E, para que possamos partir para esse momento, nós estaremos agora, no período de 10 a 14 de maio, na próxima semana, aqui em Brasília, reunidos com todos os entes que participarão da Copa do Mundo, os 12 Estados e Municípios, representados por seus interlocutores de segurança pública na área estratégica, e os representantes de suas instituições, capitulados no art. 144. Então, teremos aqui 7 representantes de cada Unidade da Federação; estarão aqui representadas todas as instituições de segurança pública por interlocutores de nível estratégico dessa área.

[p7] Comentário: Sessão:0520/10 Quarto
Taq.:Veiga Rev.:



O objetivo desse Encontro Técnico de Segurança para a Copa 2014 é dar conhecimento a essa comunidade — um conhecimento formal, porque nós já temos várias tratativas nesse sentido — do planejamento estratégico para as ações de segurança na Copa do Mundo, e aprovarmos e validarmos o primeiro produto de protocolo na área de segurança para a Copa 2014, que é o Caderno de Atribuições.

O Caderno de Atribuições, naturalmente fundado e baseado nas competências constitucionais de cada instituição, respeitando o pacto federativo, estabelece a função de cada órgão, dentro do processo de promoção de segurança pública para o evento e daqui até o evento. A partir desse estabelecimento de atribuições nós vamos ter uma visão clara e vamos poder materializar as necessidades de cada órgão. A partir desse produto eles poderão estabelecer seus planejamentos em nível tático e operacional.

Não se trata de começar o trabalho, porque esse trabalho já começou. Nós já temos diagnósticos definidos, nós já parcerias firmadas, notadamente com o Comitê Organizador Local — LOC, na área de segurança da FIFA. Nós temos tido um relacionamento próximo com eles, e estamos com um planejamento paralelo. Eles têm fundado suas ações também no que nós temos recomendado. E entendo que, junto à FIFA, temos cumprido aquele cronograma proposto, e propusemos o nosso cronograma, como vamos ver mais à frente, aqui.

Como eu já disse, nossa missão precípua é prover em nível de excelência segurança pública para os jogos da Copa do Mundo, com ações integradas dos órgãos de segurança pública, inteligência e defesa civil, nos 3 níveis de Governo, e essa promoção da integração é a verdadeira missão da SENASP. Nós vamos promover um ambiente próprio para que as instituições, de forma conjunta, integradas — mas integradas no sentido lato, no sentido de colaboração —, possam produzir de fato um produto que venha atender à nossa necessidade.

E, com a ideia de manter um investimento permanente, de executar e desenvolver ações que possam garantir de fato essa segurança pública, nós definimos como política fortalecer as instituições de segurança pública, defesa civil e inteligência nos 3 níveis de Governo, entendendo que elas são os protagonistas das ações, elas são os atores que devem protagonizar as ações de planejamento, execução e avaliação. Nós vamos efetivamente executar as ações de coordenação



e integração, promover esses princípios, para que tenhamos investimentos mais racionais, mais racionalizados, investimentos que se perpetuem no tempo, dando garantia de uma relação de custo/benefício positiva.

Para isso nós estabelecemos um cronograma, mas vamos voltar um pouco para vermos a estrutura organizacional. Com o GT Copa 2014, criado por portaria do Secretário Nacional de Segurança Pública, estrutura-se, cria-se uma estrutura interna, um grupo de trabalho para atender a essa demanda. Nessa estrutura interna nós temos ali em cima a FIFA, como órgão promotor do evento; o Comitê Gestor da Copa do Mundo, que está abalizando nossas ações, é o representante político; e temos a Coordenação Geral das Ações de Segurança, que é executada pelo Secretário Nacional de Segurança Pública, que eu secretário. E como assessoria, buscando balizar nossas decisões, nós temos a área de Inteligência.

No nosso Serviço de Inteligência, nós tivemos, na semana passada, de 3 a 5, uma reunião com os órgãos centrais de inteligência de segurança pública dos 12 Estados que sediarão a Copa do Mundo. E estamos criando uma subcomissão no Subsistema de Inteligência de Segurança Pública — SISP, composto por esses 12 órgãos centrais de inteligência, para estabelecermos uma conduta pró-ativa na produção do conhecimento qualificado para abalizar as nossas decisões, desde o processo de investimento, do entendimento do cenário, do acompanhamento e da atualização das demandas, até a ação de inteligência de segurança pública propriamente dita, aquela que busca a persecução criminal.

Então, nós temos a Inteligência, aí, como um órgão de assessoria direta da Coordenação Geral das Ações de Segurança. Essa inteligência não é feita pela SENASP; ela é capitalizada pelo SISP, pelos órgãos de segurança pública dos Estados legitimados para isso. E nós temos a Coordenação de Ensino, a Coordenação de Logística, o Centro de Operações de Segurança da Copa, estabelecendo uma estrutura unificada de comando e controle, e a Coordenação de Programas Especiais.

Na Coordenação de Ensino nós temos um trabalho já organizado. Hoje, por exemplo, estamos abrindo 200 mil vagas na rede de ensino a distância para operadores de segurança pública de todo o País. Vários dos temas que são tratados, que estão disponibilizados, dentro dessas vagas, buscam capacitar

[p8] Comentário: Sessão:0520/10 Quarto
Taq.:Veiga Rev.:



policiais para atuar em segurança pública em eventos. Nós estamos trazendo os 36 diretores das Academias dos Estados, Academias de Polícia Civil, de Polícia Militar e de Bombeiro Militar, estamos trazendo esses diretores, os 3 de cada Estado, para que aqui em Brasília nós estabeleçamos as prioridades. Nós já temos áreas temáticas definidas para trabalhar, mas queremos ouvir os Estados. Precisamos ouvi-los, colocar isso sob a crítica das Unidades da Federação, dessas instituições, para que nós possamos atender de fato o nosso cliente final, que é o policial, que é o operador de segurança pública ou de defesa civil. Então, nós estamos trazendo esses diretores das Academias para cá, porque essas Academias serão os nossos centros de referência de formação de operadores para a Copa do Mundo, no sentido de capacitar o policial para que ele possa prestar um bom serviço.

Na Coordenação de Logística, já nesse evento de 10 a 14, nós estamos estabelecendo a Subcomissão de Logística, que vai buscar padronizar os produtos e equipamentos a serem adquiridos para a Copa do Mundo. Para isso, nós estamos criando um Escritório de Projetos, dentro do GT Copa, e esse Escritório de Projetos e essa Subcomissão terão representantes de todos os Estados envolvidos, e das cidades-sedes, para que possamos definir inicialmente quais são as demandas de equipamentos. Volto a dizer: nós já temos um *kit* básico, mas precisamos colocar isso sob o crivo dos Estados e Municípios. Esse *kit* básico também foi construído a partir das demandas apresentadas por esses entes.

Definidos esses itens, nós vamos partir para as especificações, para que nós possamos ter de fato essa padronização mínima necessária, possamos atender à demanda de segurança pública em Manaus da mesma forma como ela vai ser atendida no Rio Grande do Sul, naturalmente respeitando as características locais, culturais.

No Centro de Operações de Segurança da Copa do Mundo nós recrutamos operadores de segurança pública renomados nessa área, que tiveram experiência com os Jogos Pan-Americanos, na sua estrutura única de comando e controle, que permitiu de fato a integração dos órgãos naquele evento, e esses elementos construíram uma proposta de estrutura única de comando, que nos traz, que nos disponibiliza um centro nacional de comando e controle aqui em Brasília, com um *backup* no Estado do Rio de Janeiro, já com vistas a amadurecer essa prática para



as Olimpíadas, e um centro de comando e controle regional, em cada cidade-sede, “lincado” ao centro de comando e controle local nos palcos de eventos, e centros de controle móveis em locais de grande expressão para eventos, como os *fun parks*, que são locais que a FIFA estabelece para transmissão ao vivo dos jogos e outras atividades inerentes ao evento. Então, é uma estrutura que vai do nível estratégico ao nível operacional, e busca disponibilizar um sistema de controle de incidentes, de gerenciamento de crises imediato, para atender a qualquer demanda que venha acontecer de forma integrada, permitindo a participação dos órgãos na medida das suas disponibilidades operacionais.

Por último, o que nós temos observado que tem tido uma aceitação muito grande, nessas tratativas que nós temos feito com os Estados, são os programas especiais. Nós estamos falando aqui da área de prevenção, daquelas ações de mobilização social, com envolvimento do voluntariado, envolvimento dos conselhos de segurança comunitária no processo, participação das escolas por meio de programas como o nosso PROERD, o programa de erradicação das drogas, e outras ações que visam envolver a comunidade e fazê-la entender que é também protagonista nesse processo de produção de segurança. Hoje nós vimos 2 camelôs dos Estados Unidos serem considerados heróis nacionais porque se sentiram envolvidos no processo, e mais: porque eles confiaram no sistema de segurança e tiveram o entendimento de que se fizessem aquele acionamento teriam uma resposta efetiva, como de fato tiveram. Então, esse é o envolvimento da sociedade. A sociedade é a nossa maior fiscal, mas também é de fato quem pode trazer-nos informações em maior número e mais confiáveis.

Nós temos cronogramas propostos para cada área. Esses cronogramas estão ainda propostos porque não tivemos a validação pelos entes federados. Estamos buscando isso nesse evento de 10 a 14. E no decorrer o primeiro semestre deste ano nós definimos a política; com a presença desses elementos aqui, nesse evento, nós vamos formalizar as decisões. Vamos ter, no mês de julho, na área de logística, de julho a agosto, a identificação das demandas; até o mês de outubro vamos ter a definição dos termos de referência, vamos definir as especificações, o padrão mínimo do que vamos investir, no que vamos investir, a apresentação e a validação desses projetos finalizados para o GT Copa, que vai naturalmente criticar esses



produtos, e no primeiro semestre de 2011 vamos buscar a análise e a aprovação dos projetos, por meio do SICONV. A tendência é de que tenhamos análises mais simples e aprovação mais rápida, porque nós já vamos ter padronizado isso. Essa é uma política desenvolvida conjuntamente, são produtos desenvolvidos conjuntamente, dentro da casa, com a participação de todos os entes federados, e vamos buscar assinar esses convênios no mês de julho.

E aqui eu quero antecipar que já vamos ter convênios com vistas à Copa do Mundo este ano, notadamente na área de capacitação e na área de reestruturação física das academias — investimentos na área de montagem de salas de aula, de produtos, de recursos audiovisuais, para que essas academias possam, já a partir de outubro, realizar a formação dos multiplicadores. E vamos realizar os processos de aquisição e contratação, ou seja, a execução dos convênios, até o final de 2011, receber esses materiais em 2012, fazer as instalações, testar os equipamentos, e identificar as necessidades complementares.

Estamos estabelecendo o período de janeiro a abril de 2013 como o período em que deveremos forçar a execução de eventos-testes para testar os modelos, não os equipamentos, mas os modelos de segurança estabelecidos, desde o plano macro até o plano operacional. Teremos em seguida a realização da Copa das Confederações. Depois vamos realizar avaliações e ajustes, novamente promover eventos-testes, e aí teremos o nosso ponto máximo, focado no evento específico, que é a Copa do Mundo, quando já deveremos ter elementos definidos para que esse processo de construção de um sistema de segurança que atenda à Copa do Mundo se perpetue e dê garantias de segurança à sociedade de que vai continuar ali, sobrevivendo, com ou sem Copa do Mundo.

Na área de ensino, foi feita a definição da política. Vamos identificar as demandas, definir os centros de referência nas 36 academias. Vamos escolher os centros de referência em cada temática e construir as matrizes curriculares até outubro. E ainda neste ano iniciaremos a capacitação dos multiplicadores. Vamos trazer e formar especialistas, com o objetivo de padronizar a conduta. Esses especialistas voltarão para suas cidades e Estados e irão capacitar seus operadores. Teremos a capacitação de operadores até o mês de março de 2013. Depois, entraremos na fase de eventos-testes: Copa das Confederações,

[P10] Comentário: Sessão:0520/10
Quarto:10 Taq.:Luciene Fleury Rev.:



avaliações, ajustes, adequações, eventos-teste novamente e a Copa do Mundo finalizará o processo.

Na parte de operações, há estudos preliminares fechados. Nesta semana, apresentaremos a Tentativa 2 do planejamento estratégico das ações de segurança. Nossa proposta é validar, pactuar, trazer os Estados para ratificar a Tentativa 2. Chamamos de Tentativa 2 porque, quando o Brasil se candidatou, houve a apresentação da Tentativa 1.

Ainda neste ano haverá o desdobramento do plano estratégico através dos grupos temáticos, a fim de criar os regulamentos dos Centros de Comando e Controle e normas gerais de ação.

Em seguida, teremos a apresentação do plano estratégico dos entes federados ainda este ano. Os entes federados iniciam a partir do mês de janeiro o desdobramento do plano estratégico, os planos táticos e operacionais.

Simulações e eventos testes. Essa é uma simulação visual para entendermos como propomos o sistema de comando e controle, respeitando a autonomia dos Estados e dos Municípios. A ideia é de que teremos Centros de Comando e Controle Centrais.

Temos a proposta de levar um *backup* do Centro e Comando e Controle ao Rio de Janeiro, com fins de fortalecer a cultura de integração nas ações de segurança dos grandes eventos.

Cada Estado, na sua cidade-sede, gerido pelas Secretarias Estaduais de Segurança Pública, terá seus Centros de Comando e Controle Regional, ao qual estão ligados os Centros de Comando e Controle Local, dentro do estádio principal, e os móveis, que vão atender às demandas de rede hoteleira, de árbitros, atletas e confederações, de locais de treinamento e outros locais que sejam de importância para os jogos.

Deixamos nossos contatos. Como disse, essa é uma apresentação mais conceitual.

Estamos, junto à Casa Civil, iniciando o processo de pactuação com os Estados. Esse processo vai ganhar mais corpo a partir do dia 17, quando finalizaremos os entendimentos técnicos com os Estados. A proposta é no sentido



de que possamos fortalecer esse cronograma e lhe dar consecução, fazendo o monitoramento e avaliação das ações a partir dele.

Essa era a nossa apresentação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - Agradecemos ao Sr. Henrique José Borre, Coordenador do Grupo de Trabalho da Copa de 2014, da Secretaria Nacional de Segurança Pública, as palavras.

Passamos ao debate.

Com a palavra o Deputado Silvio Torres.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Obrigado, Sr. Presidente.

Agradeço aos convidados as exposições. Foram oferecidas muitas informações novas, importantes.

Quero acrescentar algumas dúvidas e questões que têm sido levantadas pela imprensa e também têm sido objeto de conversas entre nós, na Comissão.

Seguindo a ordem, primeiro perguntarei à INFRAERO.

No trabalho apresentado, verificamos que um cronograma de investimentos vai paulatinamente cumprindo as exigências para chegar a 2014 e pós-2014 com o plano definido.

Então, a primeira pergunta que eu quero fazer é se havia um plano diretor da INFRAERO e se esse trabalho já está enquadrado nesse plano diretor?

Pelo dados apresentados, vimos que há investimentos previstos para agora, 2010. Já estamos em maio, praticamente no meio do ano. Quero saber quanto já foi investido, quanto já foi executado dos recursos previstos.

Quais as dificuldades que a INFRAERO está encontrando, primeiro, por ser este um ano de transição de governo, tanto no âmbito estadual quanto no âmbito federal, com licenciamento ambiental para obras que requerem esse tipo de exigência, com o TCU etc. Quais são os aeroportos que estão passando por problemas de atraso em função dessas dificuldades? Quais são as expectativas de superação desses problemas?

Quero colocar para o Sr. Jonas Lopes uma outra questão. O Governo perdeu tempo na discussão sobre se faria ou não a concessão. Parece-me que ficamos praticamente 1 ano ou mais discutindo a questão. Um dos depoimentos que ouvimos aqui da INFRAERO — acho que há um ano; não sei se o senhor estava presente —



ainda havia possibilidade de ser aprovado o modelo de concessão, que estava em estudo na Casa Civil. Esse modelo foi abandonado?

Os investimentos para o futuro, a partir do próximo governo, se encaixariam no modelo de concessão ou até de privatização, caso isso fosse decidido pelo próximo governo, ou não?

Quais as obras desses 16 aeroportos que com certeza ficarão prontas dentro desse prazo estipulado?

A FIFA supervisiona diretamente a execução, o andamento dessas obras? A quem a INFRAERO presta contas?

Em janeiro, o Governo criou, através de um decreto, um comitê interministerial e designou o Ministro dos Esportes para seu coordenador. A INFRAERO tem se reunido regularmente com o Ministro dos Esportes para dar ciência da atual situação?

O número de turistas previsto, segundo o senhor, seria 500 mil, a estimativa do Ministério dos Esportes? O Ministério do Turismo fala, porém, em 600 mil. É uma diferença significativa: 20%. Isso não preocupa?

Sobre os gargalos. Algumas empresas que estão utilizaram para resolver problemas de gargalo, para eventos ou não, mas especialmente para eventos, instalações temporárias. Isso está previsto? No caso de não conseguirmos, é previsível que tenhamos de recorrer a esse expediente? Qual empresa contratada pela INFRAERO para fazer o trabalho de acompanhamento?

Os investimentos totais, eu somei aqui rapidamente, seriam de 6 milhões e 500 mil para a frente e 2 milhões e 800 mil neste ano, o que daria 9 milhões e 300 mil. Esses são números atuais? Boa parte das obras previstas, segundo o levantamento que eu tenho da própria INFRAERO, ou tem planejamento em andamento, ou elaboração de termo de referência para licitação, projetos. Pouquíssimos têm obra em andamento. Esses números podem mudar muito ou há expectativa de que eles se mantenham? O que pode fazer com que esses números... O atraso, por exemplo, pode influenciar?

Qual é a participação do CENIPA e do DCEA na expansão do controle do tráfego aéreo? Eles estão participando de todo esse trabalho também.



Outra questão: o Ministério das Cidades está integrado no trabalho de expansão, da INFRAERO? O Ministro esteve aqui na semana passada e disse que, em janeiro, havia tido uma reunião com todas as cidades-sedes e estabelecido uma matriz de responsabilidades. Boa parte das obras por conta do Ministério das Cidades, em parceria com cidades e municípios, já deveria ter começado em abril. No entanto, nenhuma delas começou. O quanto isso pode interferir ou não?

O Ministério das Cidades disse que não tem prazos fixados pela FIFA. A INFRAERO tem prazos fixados no caderno de encargos ou de compromissos da FIFA?

A questão da segurança eu acho que é uma pergunta para os 2. As normas internacionais hoje estão sendo muito mais rigorosas, em função das preocupações com terrorismo. Nos eventos, elas são mais rigorosas ainda. Se os projetos tanto do terminal de passageiros quanto de edifício garagem não estiverem endossados por essas normas, poderemos ter aeroportos inviáveis durante o período de uso intenso. Essa é uma preocupação que a INFRAERO tem?

Outra questão, e já encerrarei. Como a segurança dos aeroportos está integrada no projeto de segurança da SENASP? Quem vai ser utilizado? Na exposição da SENASP, eu não vi referências à segurança aeroportuária.

Acho que, em princípio, é isso para a INFRAERO.

Sr. Presidente, se V.Exa. tiver alguma pergunta pode acrescentar, e já ficaríamos na INFRAERO.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - Vamos dar a palavra ao Sr. Jonas Maurício Lopes, para que possamos fazer o debate. Em tenho algumas perguntas para fazer, em seguida, para o Sr. Henrique.

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

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Obrigado, Deputado.

Vou seguir a sequência dos questionamentos elaborados pelo Deputado Silvio Torres, que, na verdade, são desdobramentos, como eu havia colocado na apresentação, do que está exposto. Agora, nós vamos entrar mais no detalhe.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Eu poderia fazer uma pergunta de caráter geral, até para não ter de fazê-la depois?



O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Claro.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - O Presidente do Comitê Organizador Local, que é o Presidente da CBF, Ricardo Teixeira, também, endossado pelo próprio Ministro Orlando e até pela FIFA, há pouco tempo disse que nenhum dos aeroportos brasileiros estaria em condições de receber a Copa do Mundo. E mais: o Ministro disse que a maior preocupação dele no Brasil — e acho que do Presidente Ricardo Teixeira também — eram os aeroportos. Só quero acrescentar esse comentário e saber se, em função disso, a INFRAERO está sendo fiscalizada de algum modo especial.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Talvez a melhor maneira de seguir com os esclarecimentos seja pontuar agora especificamente em relação a esse questionamento que o senhor fez.

Em relação a como estamos sendo observados hoje pelos órgãos de controle e pela sociedade de modo geral, a INFRAERO tem hoje respondido, pelo menos no que consta para a alta administração, de maneira adequada, ao monitoramento tanto da Casa Civil da Presidência da República, que coordena o grupo executivo das obras voltados para a Copa do Mundo, quanto do Tribunal de Contas da União. Há um grupo específico no Tribunal de Contas da União que está monitorando todas as ações da INFRAERO, em consenso com os seus órgãos internos, e trabalhando meio que a 4 mãos.

Assim, em relação a esse monitoramento e ao controle, nós temos 2 linhas mais objetivas que estão sendo seguidas: uma com a Casa Civil e outra com os órgãos de controle efetivo, como o Tribunal de Contas.

Em relação à manifestação do Presidente da CBF e eventualmente de qualquer outra autoridade, a respeito da preocupação com os aeroportos, é natural que ela ocorra, porque o Brasil é um país de dimensões muito grandes, de dimensões continentais. E o modal aéreo é o único capaz de, em pouco tempo, fazer o transporte de turistas, de torcedores, enfim, de pessoas interessadas em se dirigir de uma localidade para outra em pouco tempo. E, como a Copa do Mundo ocupa basicamente 1 mês e 1 mês antes há muita movimentação de profissionais especificamente voltada para a Copa do Mundo e 1 mês depois também ainda há circulação das pessoas, dos passageiros etc., os aeroportos se tornam uma



preocupação já no período de 1 mês antes, 1 mês durante a realização e 1 mês posterior.

A preocupação está muito focada no que hoje é um gargalo. Aquele trabalho apresentado ali, feito a 6 mãos, junto com ANAC, DCEA, Ministério da Defesa e INFRAERO, em que se apresentam os gargalos, já pontua a necessidade de investimentos específicos em relação a 3 principais processadores: pista, pátio e terminal de passageiros. Então, hoje, nós já temos alguns gargalos, isso é fato, em aeroportos da rede INFRAERO.

As companhias aéreas costumam manifestar-se muito em relação também à infraestrutura, porque elas argumentam que os aeroportos não estão preparados para receber volume muito grande tanto de aeronaves quanto de passageiros. Se considerarmos que toda a infraestrutura aeroportuária tem que ser pontuada pela hora pico, ou seja pelo máximo que eu posso fazer, o investimento público vai ficar focado no máximo e vai passar em alguns aeroportos, na maior parte do dia, obsoleto.

Assim, nós faríamos um investimento enorme nos aeroportos, e eles vão ficar, na maior parte do período de uso, ociosos. Por isso, deve haver um balanceamento entre o que é desejável para o País, do ponto de vista de infraestrutura, e o que efetivamente vai ser utilizado.

Esse balanceamento, dentro do planejamento aeroportuário, é muito complicado, depende de muitas variáveis. Há a variável econômica, há a variável da segurança pública, há a variável da infraestrutura de telecomunicações, há a variável relacionada com o espaço aéreo, há a variável relacionada com a produção da construção civil — hoje nós já percebemos alguns gargalos também na construção civil. Há, em alguns Estados, hoje dificuldades de contratar pedreiros para executar obras.

Nesse universo, a INFRAERO tem um planejamento focado naquilo que entende, junto com o Ministério da Defesa e a Casa Civil, que é o suficiente para atender com qualidade e conforto adequado o movimento previsto especificamente para esse período.

Respeito muito o ponto de vista das autoridades que se manifestam em relação aos aeroportos, mas, seguramente, nós temos condições de afirmar que,



com a infraestrutura hoje existente no País, teríamos condições de atender em nível adequado em algumas Capitais do País. Trabalhando em relação tanto às estruturas provisórias quanto aos procedimentos operacionais adotados no mundo inteiro em situações de eventos pontuais. Foi assim adotado na Alemanha e vai ser assim adotado na África do Sul agora.

Quando o senhor menciona a infraestrutura temporária — é um dos seus questionamentos —, já posso até agora mencionar que as soluções adotadas em Portugal, adotadas na Espanha, adotadas na Itália, na Alemanha, que serão adotadas agora na África do Sul, à medida que surgem eventos pontuais, quer seja uma feira internacional de grande volume, quer seja a Copa das Confederações Europeias de Futebol, quer seja a Copa do Mundo, quer seja a Olimpíada, são soluções que passam também pelo uso de instalações temporárias, que a INFRAERO já está instalando hoje em alguns aeroportos.

Nós temos hoje 3 contratos — eu vou antecipar-me naquela pergunta —, feitos via licitação pública, com a empresa paulista, denominada DMDL, responsável pela implantação em Brasília, Goiânia e Vitória — em Goiânia e Vitória, não são aeroportos relacionados com a Copa do Mundo, mas precisam de aumento de infraestrutura aeroportuária — de módulos, que denominamos módulos operacionais. São as estruturas temporárias, que, eventualmente, podem ser desmontadas e aplicadas em outra localidade, se assim a INFRAERO entender. São equipamentos, são módulos que serão implantados nos aeroportos para absorver a demanda agora, já pontual.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Desculpe-me interromper, mas é só pela oportunidade. No caso desses 3 aeroportos, elas são temporárias meio permanentes, porque permanecerão até que novas obras resolvam.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Perfeito.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - É diferente das temporárias, serão diferentes das temporárias da Copa, de eventos. Certo?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Quanto à essa interpretação entre o temporário, que vai durar 1, 2 ou 3 anos, a INFRAERO não planeja fazer nenhum investimento temporário que dure só 3 meses: o mês antes da Copa, o mês da realização do evento e o mês posterior. O que nós entendemos hoje como

[P13] Comentário: Sessão:0520/10
Quarto:14 Taq.:Paulo Silva Rev.:



importante para ser implantado e considerado como provisório seriam instalações que aguentariam o uso dessa infraestrutura por tempo mais prolongado. Até porque nós temos eventualmente um ou outro, naquele cenário todo que foi pincelado aqui. Aliás, nós temos vários daqueles ingredientes que fogem à autonomia da INFRAERO, que são externos. Eu diria que são ações que não dependem da INFRAERO necessariamente. Então, devemos ter a segurança de prover a infraestrutura não só focada naqueles 3 meses, mesmo que ela seja temporária.

Respondendo ao questionamento específico das instalações provisórias, o que elas garantem para a INFRAERO hoje? Se eu tenho um tempo de planejamento, que envolve projeto e obra e está focado em 2012 e 2013, ou seja, a garantia da infraestrutura para os exercícios de 2012, 2013 e, eventualmente, 2014, e eu já tenho crescimento da demanda de 2009 para 2010, de 2010 para 2011, de 2011 para 2012, eu tenho que prover infraestrutura adequada no mesmo padrão já existente.

Foi o que fizemos em Florianópolis. O terminal de passageiros de Florianópolis apresentava um gargalo operacional sério na sala de embarque. Implantamos um módulo operacional. As pessoas que conhecem o Aeroporto de Florianópolis perceberam que lá a gente aumentou a capacidade de sala de embarque, o principal gargalo, com um módulo operacional desse. Ele é efetivamente temporário? É, mas é um temporário não específico para determinado evento. Vai durar 2, 3, 4 anos, tem condições de durar 2, 3, 4 anos, tem custo muito inferior por metro quadrado em relação a uma obra em si e tem a grande facilidade de ser flexível. Depois, se eu precisar da instalação em alguma outra localidade, eu posso desmontá-la, levá-la e montá-la em outra dependência.

Atualmente, por exemplo, o Aeroporto de Lisboa detém um módulo muito parecido como esse — não só o Aeroporto de Lisboa, mas também o de Doha, e são implantações que a gente já sabe que vão durar 2 anos. A própria administração aeroportuária já fez sabendo que era temporário, mas um temporário para 2, 3, 4 anos, porque alguns ingredientes fogem do controle da administração. Então, tem que se prover uma infraestrutura segura, que seja flexível, que tenha durabilidade, para aguentar qualquer tipo de eventual necessidade operacional.

Com isso eu me adiantei em um dos questionamentos.



O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Perfeito. Quanto aos custos, o senhor disse que os custos ficam mais baratos, e eu não entendi. Esses custos já são agregados a esses números que o senhor apresentou?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - São, são. Os específicos, nas cidades de Copa do Mundo, nas cidades que serão sede da Copa do Mundo.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - As instalações temporárias já estão incluídas naqueles recursos?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Já estão incluídas na previsão de recursos, de investimentos. Inclusive, a utilização desses módulos operacionais — assim foi acordado com o Ministério da Defesa e com a Casa Civil da Presidência da República —, num evento em que participamos diretamente com o Presidente da República, foi entendida por ele como sendo uma solução satisfatória para garantia de qualidade de atendimento ao público em relação à adequação da infraestrutura ao que realmente é necessário. E nós consideramos no planejamento inclusive em relação ao recurso.

[p14] Comentário: Sessão:0520/10
Quarto:15 Taq.:Margarida Rev.:

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Então, significa que nós já estamos hoje vivendo o tempo de medidas de emergência para atender as demandas do tráfego aéreo brasileiro.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Sim, começamos o planejamento em 2009 — são a primeira e segunda perguntas que o senhor fez —, e são medidas que consideramos prioritárias para atender a uma demanda que já vínhamos percebendo como demanda num auge acentuado, em contrapartida ao que acontece hoje no universo internacional, que está em queda. No universo nacional, o movimento de passageiros que usam o modal aeroviário está crescendo.

Com o crescimento da demanda, a INFRAERO já vinha posicionando-se de 2007 a 2008, com planejamento inicial. Os módulos contratados e em fase de elaboração de projeto por parte da contratada, que serão implantados entre julho e agosto ou setembro deste ano nesses aeroportos — e haverá outros —, já fazem parte do planejamento.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Nesses 3 que o senhor listou.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Nesses 3 que eu listei, e ainda há vários outros que fazem parte da programação e estão em cidades que serão sede da



Copa e em outras cidades que não serão sede, mas onde percebemos a necessidade de aumentar a infraestrutura.

Cito, por exemplo, a cidade de Macapá, onde tivemos um problema sério com a obra de ampliação da infraestrutura, que foi embargada. Entre as ações que consideramos relevantes para aquela localidade, estaria também a implantação de um módulo operacional. Só que lá nós adotamos para embarque e desembarque, os principais gargalos.

Então, já está com termo de referência pronto, e a contratação via licitação pública deve acontecer nos próximos 2 ou 3 meses. Temos a previsão desses módulos também para Guarulhos, o maior aeroporto da rede INFRAERO hoje, que vai gerar aumento de capacidade já em 2010, junto com outras medidas que mencionei anteriormente, como salas de embarque e desembarque e salas de embarque remoto, quer dizer, é todo um jogo de adequação interna, no prédio existente.

O que a INFRAERO está fazendo não é nenhuma novidade em relação à infraestrutura aeroportuária. Hoje, os principais administradores de infraestrutura aeroportuária dos países cujo principal acionista é o governo federal, principalmente Espanha e Portugal, onde há modelos muito parecidos com o brasileiro, têm as mesmas estratégias do mundo inteiro, tanto o uso de uma instalação provisória quanto o uso de dados históricos, com projeções de demanda, para pensarmos no que fazer daqui a 5, 10, 15, 20 anos. Então, antes da confirmação de que a Copa do Mundo de 2014 seria no Brasil, isso já estava no planejamento natural da INFRAERO.

O senhor fez o primeiro questionamento a respeito dos cronogramas de investimento, se seguem um plano diretor. Nós temos um documento hoje na INFRAERO para cada aeroporto, o denominado plano diretor, mas é mais de desenvolvimento físico. Eu entendo que sua preocupação é muito no sentido de se os investimentos que estão sendo pensados e propostos estão dentro da programação físico-financeira da empresa. Sim, estão e estão obedecendo exatamente a uma estratégia de empresa de, ao mesmo tempo, gerar a infraestrutura, ter recurso para pagá-la, mas também ter receita de retorno, quer seja com a tarifa operacional, quer seja via concessões comerciais. Então, está seguindo,



sim, um planejamento da INFRAERO, que hoje nós temos como um macroplano de ação.

Quanto aos recursos de 2010 e o que já foi usado, infelizmente não tenho aqui os dados específicos do exercício de 2009 e do que já foi, até abril de 2010, efetivamente utilizado. Eu me comprometo a passar os dados depois para a Comissão, mas, como já informei anteriormente, vários dos projetos que estão focados para 2014 já estão em andamento. Então, cito Brasília, Manaus, Fortaleza, Belo Horizonte — Confins —, os 4 principais, e Guarulhos, que está em fase de contratação e em que teremos já dispêndios em 2010.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Quanto a Fortaleza, já que o senhor citou, tem um levantamento da própria INFRAERO que diz que o valor seria de 275 milhões e 70 mil, do empreendimento. O início deveria ter sido em setembro de 2009, e o término, em junho de 2013, mas a situação atual é de projeto em andamento.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Sobre essa informação que o senhor detém, quando comunicamos o empreendimento de modo geral, nós colocamos desde a elaboração do projeto até a conclusão da obra. Então, a informação que o senhor tem, de que, em 2009, já deveria ter tido um ação, eu digo que tem, que foi a contratação da empresa para fazer o projeto.

Hoje nós nos encontramos com o projeto básico em elaboração. Já temos um contato muito expressivo e muito intenso com o Tribunal de Contas da União, para, efetivamente, se nossos projetos básicos tiverem boa qualidade, forem vistados pelo controle do Tribunal de Contas da União, receberem o aval, feito via acórdão, de que o projeto básico tem todos os elementos necessários para fazermos a licitação da obra — a Lei nº 8.666 permite que assim o seja —, faremos as licitações para a efetiva construção da infraestrutura, com os projetos básicos. Em paralelo, deveremos ter uma empresa projetista contratada para o desenvolvimento do projeto executivo. É uma modelagem também acordada com o TCU e que atende a legislação.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - No caso de Vitória, especificamente, a obra começou sem ter projeto.

[p15] Comentário: Sessão:0520/10
Quarto:16 Taq.:Margarida Rev.:



O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Esse talvez seja assim um dos passivos que hoje colocam a INFRAERO numa condição de ter que responder com muita frequência por ações tomadas no passado e que foram corrigidas. O rumo que estamos seguindo hoje está antenado com o que o Tribunal de Contas da União definiu.

Sobre o terceiro questionamento que o senhor fez, a respeito dos obstáculos e das dificuldades, já fiz menção em relação ao TCU. Para as obras paralisadas em função de procedimentos tidos como inadequados, nós já temos hoje grande avanço no TCU e no Judiciário de modo geral, responsável pela continuidade do processo judicial, e já conseguimos alguns avanços especificamente em relação a Guarulhos, onde houve obras paralisadas, e em relação a Macapá — *idem* —, Vitória e Goiânia.

Quanto a Guarulhos, nós já recebemos nesta semana a liberação por parte do juiz para iniciar as obras de infraestrutura nos pontos que não haviam ainda sido tocados, denominados virgens, da infraestrutura e que faziam parte do contrato apontado como tendo irregularidades.

Temos, por exemplo, determinado trecho de pista, uma *taxiway*, que liga a pista ao pátio e é muito importante do ponto de vista de procedimento operacional, e nós recebemos o sinal verde do juiz para que façamos, via convênio com o Exército que já está assinado, aquela infraestrutura, porque, apesar de ser objeto do contrato, os serviços não haviam sido iniciados pelo consórcio que tinha sido contratado.

Então, o juiz entendeu o seguinte: se o contratado à época não executou os serviços, nós vamos tirar desse processo, que vai ater-se a essa conta de chegada do que foi pago e do que efetivamente foi feito, que é a grande discussão. Como isso não foi executado, a INFRAERO tem todo o direito de iniciar os serviços naquela área, para prover infraestrutura necessária para aumentar a operacionalidade do aeroporto.

Então, a INFRAERO, nesta semana, recebeu sinal verde do juiz para fazer serviços nas áreas que não haviam sido ainda objeto de atuação por parte da empresa contratada. Então, junto com o Exército brasileiro, com convênio já assinado, nós iniciaremos agora, nos próximos 60 dias, a movimentação para gerar essa infraestrutura. Então, são ações que estão inclusive...



O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Essa é a chamada pista rápida?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - A pista de saída rápida é um dos pontos.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - No nosso levantamento, o sistema de pista e pátio, o IPT ainda estaria fazendo a perícia judicial.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Isso. Há trechos em que o IPT precisa entrar para fazer a perícia judicial, para fazer a conta de chegada e informar ao juiz o que foi pago e o que foi efetivamente realizado, para o juiz poder ter condições de balizar o seu parecer. Há outros trechos que também envolvem o sistema de pista e pátio que a contratada original ainda não havia feito.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - É uma parte, então?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - É uma parte, é uma parte.

Então, entre obstáculos e dificuldades, temos hoje um ponto interessante — foi muito prudente esse tipo de dimensão. A INFRAERO hoje está enxergando alguns pontos de dificuldade que não estão relacionados necessariamente aos seus órgãos de controle. Os órgãos de controle têm que existir, é saudável que eles existam para o sistema. Mas enxergamos uma realidade que já foi, inclusive, despertada em outros eventos, em outras oportunidades, que é a própria capacidade que o País tem hoje de prover projetos e executar grandes obras.

Como eu disse anteriormente, recentemente tivemos acesso a uma entrevista do pessoal da área de construção civil do Estado de Minas Gerais, que estava muito preocupado porque os investimentos necessários para prover obras, basicamente obras de arte, estradas, pontes e mesmo obras privadas de edifícios comerciais, edifícios residenciais, estavam sofrendo certo atraso no seu cronograma, independentemente de o investimento ser público ou ser privado, por conta da falta de mão de obra especializada. Também sentimos o reflexo dessa falta de mão de obra especializada na produção de projetos.

Então não é só o setor aeroportuário que está com essa dificuldade. No grupo executivo de acompanhamento das obras do PAC e também da Copa junto à Casa Civil, temos discutido isso com outros modais. Os modais portuário, metroviário e ferroviário também denotam essa dificuldade do setor produtor de projetos de ter uma capacidade produtiva que atenda à necessidade de aumento de infraestrutura nesse horizonte mais próximo, a curto prazo.

[P16] Comentário: Sessão:0520/10
Quarto:17 Taq.:Rosana Delmondez Rev.:



Então, pontualmente este é também um momento de reflexão, principalmente por parte dos sindicatos das empresas produtoras de projetos de engenharia e arquitetura. Representantes do SINAENCO já estiveram conosco, já participamos com eles de várias discussões e já demonstramos essa preocupação. Temos hoje os processos licitatórios que a INFRAERO tem realizado para a produção de projeto. Temos unicamente um universo de 4, 5 ou 6 empresas que participam, e são sempre as mesmas empresas que participam dessas licitações. E não é porque a INFRAERO está colocando requisitos ou está definindo a necessidade de atestados que são muito restritivos. Não é isso, é porque realmente o universo se restringiu nos últimos anos. Não houve, no meu modo de ver, uma preocupação em também capacitar os grandes escritórios de produção de projetos de infraestrutura para o *boom* necessário para atender a essa demanda.

Então, esse é realmente um obstáculo sério.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Tanto é, que para executar projetos de estádios estão sendo contratadas empresas internacionais.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Exatamente. Esse é um reflexo, é um reflexo muito claro.

E temos recebido na INFRAERO várias empresas representantes de grandes escritórios internacionais, vários representantes de grandes empresas de produção de projeto, sabendo que no Brasil há esse déficit.

Enfim, damos todos os esclarecimentos possíveis até determinado ponto, até onde podemos ir. Mas realmente é um ponto de preocupação.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - E qual é a empresa internacional que a INFRAERO está utilizando?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Na verdade, nós não temos atualmente nenhum contrato com empresa internacional. O que estamos proporcionando é a possibilidade de que essas empresas participem das nossas licitações. Então as licitações são internacionais. O contato é feito com as câmaras de comércio das embaixadas representativas desses países, e lá eles fazem as distribuições nos seus escritórios, que têm ligação direta com essas câmaras comerciais.

Então nós recebemos um *input* da embaixada daquele país dizendo o seguinte: *“Olha, temos escritórios no nosso País interessados em participar das*



suas licitações. O que eles têm de fazer?” Damos todos os esclarecimentos possíveis e necessários para que eles participem. Um obstáculo à participação é a questão legal. Eles têm que obedecer a uma portaria do CONFEA que exige a apresentação de documentos traduzidos por tradutor juramentado, apresentados com uma antecedência mínima de x dias e tal. E às vezes a velocidade de produção desses documentos lá no exterior não acompanha muito a necessidade da burocracia local.

A licitação mais marcante que ainda está em andamento e que tivemos de projeto, por exemplo, foi a do Terminal 3 de Guarulhos. Tivemos interesses de 4 grandes empresas de produção de projetos internacionais: duas da Alemanha, uma da Espanha e uma da Inglaterra. E nenhuma delas participou, argumentando exatamente que não tiveram tempo hábil suficiente para gerar toda a documentação necessária, porque consideraram o processo muito burocrático.

O quarto questionamento que V.Exa. fez foi a respeito da concessão, da modelagem da concessão, se os investimentos da INFRAERO estão sendo feitos já pensando nessa modelagem, ou se eles estão adequados caso essa modelagem seja adotada no futuro pelo Governo Federal.

A INFRAERO hoje administra 67 aeroportos. Dos 67 aeroportos que a INFRAERO administra, não recebemos nenhum sinal do Governo Federal de que um deles vai ser objeto de uma modelagem de concessão ou privatização. Até o momento não temos essa informação.

Então hoje o Governo Federal trabalha — isso são informações repassadas muitas das vezes até pela própria imprensa — com uma modelagem específica para a possibilidade de concessão do novo aeroporto de Natal, lá em São Gonçalo do Amarante, no qual a INFRAERO foi responsável pela elaboração do plano diretor e pela construção da pista que está sendo feita em convênio com o Exército. A participação da INFRAERO vai na geração da infraestrutura necessária dentro do que o Governo Federal, para São Gonçalo do Amarante, entendeu como sendo adequado para essa modelagem que está sendo proposta.

Estamos, portanto, ficando restritos a gerar aquela infraestrutura que o Governo Federal entendeu como sendo necessária para a implantação da modelagem.

[P17] Comentário: Sessão:0520/10
Quarto:18 Taq.:Rosana Delmondez Rev.:



A discussão da modelagem — quais são as alternativas de modelagem mais adequadas — está se restringindo única e exclusivamente ao âmbito do Ministério da Defesa.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Sr. Jonas, a INFRAERO e a ANAC vieram aqui e deram o depoimento de que havia um projeto praticamente pronto para fazer a concessão de aeroportos brasileiros.

A minha pergunta é se esse projeto existe, se ele já está pronto e se apenas não foi apresentado porque há uma decisão política que pede para aguardar. Só isso.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Perfeito.

No momento, até onde eu sei, até onde a área de engenharia foi informada, esse projeto ainda está sendo discutido no âmbito do Ministério da Defesa. Tudo está numa minuta, ainda está sendo ouvida a CONJUR, a área jurídica, a área de controle etc. e ele ainda não estaria pronto. Essa é a informação que eu tenho. Infelizmente, eu não tenho um dado mais adequado, é outra informação que podemos passar posteriormente.

Seu quinto questionamento foi a respeito de quais obras especificamente ficariam prontas. Nesse planejamento que foi apresentado até o horizonte de dezembro de 2013, todos os 16 aeroportos que estão envolvidos diretamente com a infraestrutura aeroportuária das 12 cidades estarão adequadamente prontos para receber a demanda de julho de 2014, pontualmente.

Vários deles, como Brasília, Guarulhos, Viracopos, novo terminal de passageiros de Viracopos, Porto Alegre, Fortaleza, obedecem a um etapeamento que terá pronta, em 2013, uma infraestrutura adequada; porém, as obras continuarão sem interferência na operação do aeroporto, porque para a demanda que precisaremos atingir em julho de 2014 eles já estarão adequados. Mas a obra vai continuar, porque não estamos, como eu disse anteriormente, focados só em maio, junho, julho de 2014.

Então, respondendo de forma muito objetiva, todos os aeroportos que tiveram os seus investimentos plotados aqui estarão com suas obras, dentro daquele etapeamento já definido anteriormente, prontas em dezembro de 2013.

Qual é a estratégia mais concreta que a INFRAERO vai adotar para isso?



Temos hoje uma aproximação com o TCU para a realização de obras com projetos básicos adequados, com boas soluções de engenharia, boas especificações e uma orçamentação correta, adequada, dentro dos critérios definidos pelo TCU. Trabalhamos com o sistema SINAPI, da Caixa Econômica Federal, e estaremos em condições de licitar as obras com esses projetos básicos. Todas as obras, principalmente as tidas como de maior complexidade, que envolvem terminais de passageiros, basicamente, por conta do número de sistemas que temos envolvidos, serão executadas com 2 turnos de serviço.

O questionamento que vem logo em seguida é: mas isso vai aumentar o valor da obra? Temos uma perspectiva de possibilidade de aumento do valor da obra, porém ele se dilui no tempo, já que a obra vai estar concluída com maior antecipação.

Como teremos condições de fazer o uso daquela infraestrutura mais cedo, imediatamente temos também a antecipação da receita que aquele empreendimento vai poder gerar.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Sr. Jonas, parte das obras que foram licitadas — não sei, não dá para dimensionar — são obras do PAC, que estavam previstas no PAC.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Certo.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Todos sabem, pelos acompanhamentos feitos do Orçamento Federal, que as obras do PAC estão atrasadas. A grande maioria delas está atrasada e, em alguns casos, não chegaram a 20% da execução dentro do previsto.

As obras de aeroportos estão dentro do PAC e estão atrasadas. Como podemos ficar tranquilos com a afirmação do senhor de que até 2013 estaremos com as obras adequadas à Copa, com o histórico de execução até agora de obras previstas?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Perfeito. Tínhamos e temos ainda um grande conjunto dentro do PAC de empreendimentos que estão relacionados com obras e de investimentos que estão relacionados com projetos em relação à infraestrutura aeroportuária.



Dos investimentos que estavam relacionados com projetos, tivemos apenas alguns percalços relacionados com os aeroportos que não fazem parte da Copa do Mundo ou que não foram detectados como sendo gargalos, no que diz respeito ao licenciamento ambiental. Aí volto àquela questão dos obstáculos. É um gargalo para nós, hoje? É. O licenciamento ambiental em determinados empreendimentos pode se transformar num gargalo. A imprensa tem mencionado uma pista de Salvador, tem mencionado a segunda pista do aeroporto de Campinas, a terceira pista de Guarulhos, que são empreendimentos que, dentro daquela filosofia de trabalho, junto com o Ministério da Defesa, não foram considerados essenciais. Ou seja, nós conseguiremos operar todo o movimento. À necessidade de infraestrutura aeroportuária atende-se com a infraestrutura que teremos em 2014. Esses empreendimentos que listei agora há pouco não foram denominados essenciais, e são empreendimentos do PAC em que nós não conseguimos atingir a meta estabelecida.

Os demais projetos estão dentro de um cronograma que foi realinhado ao longo de 2009, no primeiro quadrimestre de 2010, em função de atrasos na elaboração de projetos. Existem atrasos? Existem. Esses atrasos podem vir a ter impacto no desenvolvimento das obras? Atraso de projeto pode ter impacto no desenvolvimento das obras? Eles ainda estão dentro de uma faixa de segurança que a INFRAERO colocou dentro dos seus cronogramas.

Lá atrás, quando fechamos o PAC com esses itens de obras e de projetos, tínhamos a orientação de que as obras seriam contratadas apenas com os projetos executivos. No momento em que nós nos aproximamos do TCU e em discussões mais técnicas, concluímos que há possibilidade concreta de fazermos as nossas licitações de obras com projetos básicos, esse cronograma foi revisto. A Casa Civil está ciente disso, tem acompanhado nas reuniões de sala de situação do grupo executivo. Nós realinhamos esses nossos cronogramas a partir desses projetos, e a obra se tornou algo factível para afirmar para a sociedade que até o final do exercício de 2013 teremos essa infraestrutura adequada para receber o movimento de 2014. Como mencionei anteriormente, alguns aeroportos continuarão com esse ciclo de investimentos ao longo do exercício de 2014 e de 2015.



O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - E essa segurança o senhor baseia na possibilidade de fazer as instalações provisórias?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - É um dos componentes. Aí é que entra a importância de nós também atentarmos para experiências que deram certo no exterior e que, porventura, estão sendo utilizadas agora. E nos aeroportos onde foram implantados ou estão em fase de implantação, já garantiram um aumento de capacidade.

O próprio aeroporto de Brasília, como informei anteriormente, vai receber um módulo operacional desse de embarque. Futuramente, dentro dos próximos 5 ou 6 meses, os passageiros poderão ter oportunidade de embarcar nesse módulo e, de repente, nem perceberão que estão fora do terminal de passageiros.

Até para a própria execução das obras necessárias para a Copa do Mundo, precisaremos ter um fôlego. Então, eventualmente, para fazer uma obra, vou precisar dispor de uma área que hoje estou usando. Onde vou colocar os passageiros que estão fazendo uso dessa área, se amanhã ou já fecho as portas para iniciar as obras? Eu tenho de ter uma instalação provisória adequada.

Seguindo a linha do seu comentário, pelo percentual de realização, concordo com o senhor quando diz que a INFRAERO fica numa situação um pouco frágil: como sustentar que realmente vai executar essa infraestrutura, se há atraso na execução de alguns projetos e, eventualmente, de algumas obras que já foram contratadas?

Nos principais gargalos do sistema hoje, que são a área terminal São Paulo, a área terminal Rio de Janeiro e a área terminal Brasília, temos controle e podemos garantir, com toda a segurança, que os investimentos necessários, todo o foco da empresa está voltado para a realização desses empreendimentos. Os outros, que são personagens, de certa maneira, secundários dentro desse sistema, obterão recursos tanto humanos quanto financeiros suficientes para que a INFRAERO possa afirmar hoje que essas obras estarão prontas e que a infraestrutura estará adequada.

Hoje, dos aeroportos da rede INFRAERO que receberão jogos da Copa do Mundo, das cidades que receberão Copa do Mundo, Recife, junto com o Galeão — embora o Galeão ainda esteja em obras — talvez seja a de situação mais cômoda,



porque a infraestrutura está adequada para aquele horizonte de 2014. Faremos em Recife, sim, uma obra relacionada com a navegação aérea, que é uma torre de controle, uma obra pequena, de curta duração. O projeto já está em elaboração. Isso para aumentar a capacidade de processamento das aeronaves no espaço.

Para se ter ideia, todas as frentes de trabalho que conseguimos abrir — e essa de Guarulhos é a mais nova — para prover estão adequadas no tempo e no espaço. Foram realinhadas, e as estratégias foram montadas incluindo as estruturas denominadas provisórias.

O senhor questionou a respeito da FIFA, se a FIFA tem acompanhado. Nosso elo de ligação hoje, tanto com o Comitê Gestor dos assuntos relacionados com a Copa do Mundo, quanto com os órgãos que trabalham junto a esse Comitê, principalmente a FIFA, é a Casa Civil, via o grupo executivo que acompanha os investimentos relacionados com a Copa do Mundo.

Recebemos *inputs* da FIFA, sim, mas sempre via Casa Civil, e nosso elo de comunicação se torna também a Casa Civil.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - A Casa Civil é a coordenadora, então...

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Esse grupo executivo da...

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Desde sempre?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Desde que nós recebemos a confirmação de que o Brasil seria sede da Copa do Mundo, a infraestrutura aeroportuária se relaciona direto com a Casa Civil.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Só a infraestrutura aeroportuária, as outras não?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Pela composição dos grupos executivos que trabalham hoje, que se articulam hoje junto à Casa Civil, entendo que todos os outros componentes desse grande sistema de infraestrutura têm a sua ponta de comunicação com a Casa Civil.

O senhor mencionou a questão de o Ministério do Turismo falar em 600 mil e eu ter falado no número de 500 mil passageiros/ano. Essas estimativas estão muito focadas nas experiências ocorridas anteriormente nos outros países e numa expectativa em função dos números estimados pelos 2 Ministérios.



Nós, INFRAERO, já participamos de eventos em que escutamos tanto dados do Ministério do Esporte quanto dados do Ministério do Turismo, e eventualmente eles até chegam ao consenso de que essa variação é fácil de ser explicada, a partir do momento em que em determinadas situações eu não tenho como ter o número muito claro, porque eu não sei, principalmente dos turistas do MERCOSUL, se virão necessariamente de avião ou utilizarão o modal portuário, se utilizarão o modal rodoviário, se entrarão de ônibus, se entrarão com carro próprio. Fica essa faixa.

Essa diferença de 100 mil, para o senhor ter ideia, representa muito pouco em relação ao movimento estimado dentro dos aeroportos do sistema como um todo, não só os aeroportos relacionados com a Copa do Mundo. Hoje, o segundo aeroporto com maior movimento de turistas internacionais no Brasil é o de Foz do Iguaçu, no Paraná. E já temos um projeto em andamento para adequá-lo e ampliá-lo, porém Foz do Iguaçu não é cidade-sede da Copa do Mundo, mas ela está relacionada com o sistema. O turista que chegar a Foz do Iguaçu vai fazer uso do modal aeroportuário, mas pode eventualmente fazer o uso de outro modal no seu deslocamento para São Paulo, para Curitiba, para as cidades mais próximas que sediarão os jogos. Então os investimentos da INFRAERO também estão nesses aeroportos que, de certa maneira, estão incorporados ao sistema.

A oitava observação se refere ao MOP, que denominamos Módulo Operacional. Se o senhor tiver alguma dúvida, já mencionei inclusive o nome da empresa contratada, a DMDL, que já foi contratada...

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - É a única?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Nós temos no Brasil hoje cerca de 5 ou 6 empresas com capacidade de produção e implantação desses módulos operacionais no tempo adequado.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Mas elas são contratadas mediante licitação?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Licitação pública. São contratadas via área administrativa da INFRAERO, que informa a realização de determinado evento, ele é divulgado no Diário Oficial da União, as empresas têm tempo hábil para fazer as suas propostas e participar da licitação. Por coincidência, esses 3 contratos já firmados com ordem de serviço assinada agora em janeiro de 2010 são com a

[p20] Comentário: Sessão:0520/10
Quarto:21 Taq.:Cláudia Márcia Rev.:



mesma empresa. Na oportunidade, várias das empresas que têm capacidade produtiva ou tinham um problema junto ao SICAF, ou tinham algum tipo de entrave interno técnico e precisaram de certo tempo para se adequar ao requisito operacional da INFRAERO, que não é um requisito simples de ser atingido. Não é simplesmente um galpão que eu quero que seja colocado lá, é um galpão com vários sistemas. Então elas precisaram adequar-se a uma realidade operacional da INFRAERO e já demonstraram interesse em participar dos processos que virão pela frente.

O senhor questionou os valores, se os números podem mudar. Sim, os números podem mudar, principalmente porque se trata de um planejamento feito em cima de premissas e de requisitos que envolvem valores de mercado de prestação de serviços de projeto e de execução de obras, mas que serão submetidos a processos licitatórios. Temos hoje como referência o projeto do Terminal 3 de Guarulhos. O projeto completo, até o executivo, em todos os seus detalhamentos, foi orçado pela INFRAERO em 38 milhões de reais. Quando se deu a abertura do processo licitatório, nós tivemos propostas que variaram entre 22 milhões de reais e 37 milhões de reais. Isso por si só já é um indício de que o mercado, na sua competição natural, ao participar de uma licitação pública...

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Desculpe-me. Quais os valores que o senhor citou?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Os valores oscilaram entre 22 milhões de reais e 37 milhões de reais. Ainda está em fase de licitação, e não há o resultado final.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - São 2? É o módulo operacional e...

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Não, não. É o projeto Terminal 3 de Guarulhos, que é o investimento maior que vamos fazer no País em relação à infraestrutura.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - São 653 milhões? O projeto?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - O custo da obra. Estamos agora na fase de licitação pública para o projeto. Há possibilidade de variação? Sim. A grande expectativa é a de que haja redução nesses valores, por conta dos processos licitatórios. Agora, há possibilidade de que esses valores também sejam majorados e



de que lá na frente digamos que esperávamos gastar x e vamos precisar gastar x mais 10%. Também há essa possibilidade, como em todo planejamento de infraestrutura. As possibilidades nesse caso são mais remotas, porque já estamos trabalhando, principalmente com os agentes externos, de onde vêm essas demandas, no sentido de equalizar, tornar compatíveis todos os requisitos desses órgãos com o que a INFRAERO está planejando.

Temos ouvido os órgãos do meio ambiente nas várias localidades, que exigem também um investimento em relação às contrapartidas ambientais. Nós temos de pagar pela contrapartida ambiental, por fazer determinados investimentos. Há trabalhos junto à ANAC, no que diz respeito às premissas de segurança e de operacionalidade, porque eventualmente uma ou outra portaria da ANAC, uma ou outra norma da ANAC pode gerar necessidade de uma infraestrutura que não havia sido pensada no passado, e assim por diante. Então, afirmo com toda a convicção que esse planejamento foi feito com base em todos os requisitos operacionais e as premissas que a INFRAERO tem e com valores de mercado.

Qual a participação do CENIPA e do DECEA? Na tabela feita a várias mãos, junto com o Ministério da Defesa — CENIPA e DECEA estão juntos no Ministério da Defesa —, com a INFRAERO e a ANAC, houve a participação direta do DECEA, que naquela oportunidade representava também o CENIPA. Então os gargalos apontados pelo DECEA relacionados com infraestrutura de controle do espaço aéreo e também com a questão da segurança na prevenção de acidentes foram atendidos.

Há uma ação específica que não está sob a responsabilidade da INFRAERO, que é a aparelhagem dos aeroportos em relação aos instrumentos de controle e de proteção do espaço aéreo. Esse é um trabalho específico do DECEA, que também tem o seu planejamento que está sintonizado com o planejamento da INFRAERO. A INFRAERO faz a infraestrutura, e o DECEA entra com os seus equipamentos. Há um casamento natural dessas ações, e todo esse casamento é objeto de um cronograma específico que está em andamento, obedecendo às datas que foram definidas.

Mais especificamente em relação a esse conjunto de empreendimentos que foram apresentados, nós temos uma torre em Recife, como eu já mencionei, uma

[p21] Comentário: Sessão:0520/10
Quarto:22 Taq.:Cláudia Márcia Rev.:



torre em Salvador; teremos uma torre de controle em Brasília e uma nova torre de controle em Porto Alegre também. Essas 4 torres de controle são o exemplo mais concreto da ação entre a INFRAERO e o Comando da Aeronáutica, seus órgãos CENIPA e DECEA, para que essa infraestrutura esteja adequada. E nesses 4 casos, essas torres de controle ficarão prontas bem antes do horizonte de 2014. Nós estimamos que, no final de 2012, já tenhamos essas torres operacionais.

O questionamento a respeito do Ministério das Cidades é se ele está integrado com a INFRAERO na busca por soluções adequadas. Qual é a principal interferência que sentimos no modal aeroportuário relacionado com a sua cidade mas próxima, com a sua região? É o sistema viário. O sistema viário pode vir a ser um gargalo, se não for trabalhado com o mesmo dado de entrada da demanda com o qual a INFRAERO está trabalhando para aquele aeroporto. Então, num exemplo hipotético, se determinado aeroporto teve todo um planejamento focado para o seu horizonte de 10 anos, com uma estimativa de crescimento de 10% ao ano, ou seja, vai dobrar dentro desse horizonte de 10 anos, e o sistema viário continuar com um enfoque ou com uma capacidade de 10 anos atrás, nós teremos, sim, um problema de gargalo. Isso é inevitável.

Então, quais foram as ações, na prática, decorrentes dessa avaliação da INFRAERO? Nós observamos os aeroportos das cidades-sedes da Copa e vimos aqueles onde hoje já temos algumas possibilidades de gargalo, principalmente em horário de pico; fizemos uma projeção para o horizonte da Copa do Mundo, vimos as ações que estão sendo apensadas por Municípios e Estados e repassamos para o Ministério da Defesa esse diagnóstico. O Ministério, por sua vez, elaborou documentos, cartas específicas, relatórios, e comunicou essa realidade aos Governadores e aos Prefeitos desses Municípios. A algumas respostas a INFRAERO teve acesso, e em várias delas observamos que há uma integração, eles estão atuando. O Ministério das Cidades está coordenando esse assunto num nível mais estratégico. Durante as discussões junto à Casa Civil, no Grupo Executivo dos Aeroportos da Copa, sempre há um representante do Ministério das Cidades, um do Ministério da Fazenda e um do Ministério do Planejamento, ou seja, há uma discussão colegiada, e nós percebemos que há um alinhamento estratégico que está sendo obedecido.



O senhor questionou se os prazos definidos para os empreendimentos estão de certa maneira validados pela FIFA. Talvez valha aí aquela questão que apresentamos de como funciona esse elo de comunicação com a FIFA. Eles estão, sim, alinhados com o planejamento que foi acertado com a Casa Civil, que por sua vez tem feito essa comunicação tanto com a CBF quanto com a FIFA.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - A razão da minha pergunta é a seguinte: se estão sintonizados e alinhados, a afirmação deles de que as obras em nossos aeroportos estão atrasadas e são uma grande preocupação vem de onde?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Nós, principalmente da área técnica da INFRAERO, temos uma avaliação um pouco diferente.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - O senhor disse anteriormente... O senhor discorda dessa avaliação? É isso o que eu queria saber.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Exatamente.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Então o senhor não concorda, o senhor acha que os aeroportos do Brasil já estão adequados e estarão adequados na época da Copa?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Perfeitamente. Nós temos, inclusive, relatórios da ABDIB, Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base...

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Eu conheço esse diagnóstico.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - O senhor conhece esse relatório. E ele aponta inclusive alguns aeroportos que hoje não teriam necessidade de qualquer tipo de adequação, a exemplo do que mencionei, o aeroporto de Recife. Claro que o relatório tece pontualmente um ou outro detalhe que pode ser facilmente atingido. Agora, o relatório da FIFA, por exemplo, quando recebemos uma avaliação negativa do aeroporto do Galeão, como notificado pela imprensa, apontou alguns fatores de preocupação, mas vimos que a nota negativa não estava relacionada com a infraestrutura aeroportuária, e sim com a acessibilidade ao aeroporto.

De que tipos e quais são os gargalos que efetivamente podem acontecer durante uma hora de pico na realização da Copa do Mundo no aeroporto do Galeão? O acesso torna-se um problema para o aeroporto? Sim, torna-se um problema. É responsabilidade da INFRAERO até determinado momento? Sim. Mas há outros participantes que também estão se organizando para ajudar a resolver

[p22] Comentário: Sessão:0520/10
Quarto:23 Taq.:André Galvão Rev.:



esse problema. Mas é especificamente infraestrutura aeroportuária? Na interpretação da INFRAERO, não, tanto que os investimentos para garantir a melhoria da infraestrutura no Galeão estão indo de vento em popa e obedecendo ao cronograma que estava no PAC. Ou seja, vários desses investimentos previstos estão em execução. Então é uma interpretação que, do ponto de vista técnico ou operacional, precisa ser melhor depurada junto à FIFA, para observarmos onde se está apontando infraestrutura inadequada.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Mas ela não fez isso ainda? A minha dúvida é esta: a FIFA faz uma afirmação dessa natureza, endossada pelo Presidente da CBF e pelo próprio Ministro. Onde foram buscar isso? Se a INFRAERO dá a eles outras informações, de onde eles tiraram isso?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Hoje, basicamente, essas informações são pautadas nas informações relacionadas com o que temos de capacidade e o que temos de demanda. Então, se o senhor observar, por exemplo, o aeroporto de Guarulhos, que é a principal porta de movimento internacional, em hora de pico, hoje, a INFRAERO não tem mais como aceitar a solicitação de um voo internacional. Então, se uma empresa de qualquer lugar do mundo resolver hoje chegar a Guarulhos entre 6h e 9h, a INFRAERO dirá que, infelizmente, nesse interregno aquele aeroporto não poderá receber qualquer aeronave no aeroporto de Guarulhos, pois a capacidade operacional está no máximo, no limite. Para a FIFA isso é um problema, mas toda a infraestrutura aeroportuária do mundo passa por esse tipo de situação. Se qualquer empresa nacional quisesse operar no aeroporto de Schiphol, em Amsterdam, ou em Heathrow, em Londres, em determinado horário de pico, ela vai receber de parte da administração aeroportuária uma negativa. *“Não, nessa faixa de tempo você não tem como operar aqui, mas meia hora depois ou uma hora depois eu posso autorizar”.*

Aí, qual é a responsabilidade nesse momento? O sistema como um todo se reorganiza para se adequar àquela infraestrutura. Em não sendo possível, aquela lacuna não é preenchida. Então a FIFA entende isso como sendo um problema sério e, por isso, afirma que os aeroportos da rede INFRAERO, hoje, não teriam capacidade de receber um evento como a Copa do Mundo. É claro que imaginar um aumento considerável dos voos *charters* em Guarulhos, hoje, na hora de pico, em



não havendo condições de recebê-los naquele aeroporto, pode se transformar em um gargalo para a Copa do Mundo. Temos outras alternativas? Temos. Vamos diluir o movimento desses voos ao longo do período mais ocioso do aeroporto de Guarulhos? É possível que seja feito isso? Há interesse por parte das operadoras internacionais? Aí é questão de sentar e rediscutir. Temos condições de ir para outro aeroporto ou de diluir em vários outros aeroportos a chegada desses voos?

O aeroporto de Guarulhos é um gargalo? É. Mas temos sobra de capacidade no Galeão. Como podemos resolver isso? Há interesse dessa operadora de *charter* internacional de, em vez de ir para Guarulhos, chegar ao Galeão, no Rio de Janeiro? É possível. Então, é questão de sentar e trabalhar melhor, vamos dizer, essa demanda.

Não sei se fui claro, se esclareci.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Não. Quer dizer, acho que a dúvida permanece, porque é uma afirmação taxativa.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Correto.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Nós podemos deduzir que a FIFA está sendo rigorosa demais nas avaliações que ela está fazendo. Se isso serve para os aeroportos, pode servir para os estádios e para tudo, pois ela está dizendo que o Brasil está atrasado.

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Eu vou me ater unicamente à infraestrutura aeroportuária. Que há um rigor, há, sim. Entendo que ele está preso a dados que precisam ser mais bem trabalhados, para chegarmos a uma avaliação realmente mais específica.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - Quero agradecer ao Sr. Jonas Maurício Lopes, Superintendente de Estudos e Projetos de Engenharia da INFRAERO.

Eu gostaria de formular algumas perguntas também em relação a uma preocupação muito grande, principalmente porque estamos debatendo semanalmente aqui com várias autoridades a respeito dos preparativos da Copa do Mundo, e na última reunião que tivemos no ano passado, inclusive com a presença do Ministro do Esporte, S.Exa. disse que o maior problema certamente seria a questão dos aeroportos. Então o Ministro culpou, de fato, a INFRAERO. Não

[p23] Comentário: Sessão:0520/10
Quarto:24 Taq.:André Galvão Rev.:



tivemos a oportunidade de debater isso na semana passada, pois S.Exa. estava em outro compromisso, mas acho que é de suma importância esses encontros com os responsáveis pela organização.

Acho que não ficou muito claro — embora tenha sido perguntado pelo Deputado Silvio Torres — como têm sido esses encontros com a INFRAERO, as reuniões com o grupo de trabalho, de quanto em quanto tempo têm sido realizados. Enfim, devemos ter essas informações para que sejam colocados, de fato, esses questionamentos e que haja essa transparência para a Comissão, que tem certamente a vontade de ajudar e colaborar.

Como têm sido feitas essas reuniões junto à Casa Civil, ao Ministério das Cidades e ao Ministério do Esporte, aos demais entes envolvidos e à FIFA? As reuniões são mensais, semanais? Enfim, como tem sido esse acompanhamento com a INFRAERO?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Esses encontros, mediados pela Casa Civil, têm sido, ao longo dos últimos 12 meses, organizados mensalmente, no que a Casa Civil denominou...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - Onde estão sendo realizados esses encontros?

O SR. JONAS MAURÍCIO LOPES - Atualmente, as instalações da Casa Civil estão no Centro Cultural Banco do Brasil. Então estão sendo realizados no CCBB. Eventualmente, precisamos participar de um ou outro encontro fora do CCBB, mas as salas de situação acontecem na Casa Civil da Presidência da República, com essa frequência mensal, e reúnem vários dos *players*, ou seja, dos participantes que têm envolvimento direto com esse item, entre eles o Ministério do Esporte, o Ministério do Turismo, o Ministério do Planejamento, o Ministério da Fazenda. Enfim, há todo um monitoramento das informações.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - É que V.Sa. apontou uma série de fatores problemáticos, inclusive a questão de que o Brasil é um país rico em mão de obra, mas há dificuldade em se encontrar, por exemplo, pedreiros. Então seria o caso de um debate junto ao Ministério do Trabalho para se colocar essa situação. Eu que sou do Estado do Rio de Janeiro vejo esse problema principalmente no Galeão e não quero futuramente ser alertado de que houve



problemas na execução das obras por dificuldades em encontrar pedreiros, por exemplo. Então esse problema deveria ser apresentado perante esse grupo de trabalho, para, juntamente com o Ministério do Trabalho, conseguirmos preparar e qualificar essa mão de obra, a fim de que nos próximos meses possamos começar as obras.

Então há uma série de questões englobadas e acho que esse grupo de trabalho tem essa responsabilidade. E não falo apenas na condição de Deputado Federal ou membro desta Comissão, pois acho que o povo brasileiro quer essa transparência e que, de fato, a Copa do Mundo se realize no Brasil da melhor forma possível; está certamente muito preocupado com o andamento dessas obras. Realmente, para amanhã não sermos culpados por um “mico” nacional, é necessária essa cautela.

Acreditamos muito na oportunidade que o Brasil pode ter não somente na Copa da Confederações, em 2013, mas na Copa do Mundo. Eu que sou do Rio de Janeiro estou também muito otimista em relação às Olimpíadas. Tivemos lá os Jogos Pan-Americanos, mas acho que muito pouco ficou de legado, inclusive em relação à segurança pública. Então devemos debater o que ocorrerá depois dos jogos, depois da Copa do Mundo, sobre o que restará, de fato, para essas cidades.

Essa nossa preocupação, de fato, tem sido debatida com esses grupos de trabalho, mas eu acho que nós não podemos ser covardes e deixar de debater essas coisas que estão acontecendo. É muito grande a nossa preocupação com esse cronograma.

Vamos passar a palavra ao Sr. Henrique José Borre, Coordenador do Grupo de Trabalho da Copa de 2014.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Sr. Presidente, nós ainda não fizemos as perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - Vou passar a palavra a V.Exa., para que depois eu possa completar as perguntas.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Quero antecipadamente me desculpar com os convidados. Estou no limite de tempo para pegar o voo que terei que tomar para atender a um compromisso em São Paulo, mas gostaria de deixar as

[P24] Comentário: Sessão:0520/10
Quarto:25 Taq.:Denise Miranda Rev.:



perguntas. A minha assessoria vai anotar as respostas, e o Deputado Felipe, que representa a Comissão aqui, pode dar sequência aos trabalhos.

Primeiro, o Sr. Henrique já disse que, na semana entre os dias 10 e 14, haverá uma reunião com os representantes de todas as cidades-sedes, quando serão traçados os planos estratégicos para o evento e os desdobramentos que se darão até lá. Certamente isso já nos remete a uma reunião posterior para obter as informações sobre o que ficou definido. Acho que muitas das perguntas acabam sendo prejudicadas em função disso, mas quero deixar registradas algumas dessas dúvidas.

Primeiro, gostaria de saber se a FIFA fez exigências específicas de segurança para seus convidados VIPs, desde a chegada deles aos aeroportos; se vai haver um corpo de segurança só para atendê-los.

Agora me refiro à compra dos equipamentos necessários. V.Sa. se referiu aos Jogos Pan-Americanos, e sabemos que uma das maiores despesas do Governo Federal foi na questão de segurança. Acho que foi gasto quase 1 bilhão de reais. Inclusive sistemas de segurança foram comprados para utilização naqueles jogos. Como se trata de 12 sedes, será que teremos multiplicado esse valor pelo número de sedes? Os equipamentos utilizados no Pan efetivamente ficaram na cidade do Rio de Janeiro? Os que serão adquiridos agora ficarão nas cidades-sedes?

Eu tinha feito uma pergunta sobre a questão da segurança, essa sintonia com a INFRAERO.

Outra questão, que foi até lembrada pelo Sr. Jonas, é a de Foz do Iguaçu, que hoje é uma das preocupações internacionais com relação à questão do terrorismo etc. As fronteiras brasileiras terão a segurança reforçada? Há previsão de utilização da Força Nacional ou do Exército no esquema de segurança da Copa?

Quantas pessoas se imagina serão utilizadas especificamente na segurança durante o evento da Copa?

Como vai ser contornada a questão das necessidades específicas de cada uma das cidades-sedes, dado o fato de que cada uma tem as suas limitações e deficiências? O Governo vai acabar tendo que compensar isso, uma vez que elas podem não ter recursos nem condições de estar prontas até lá.

Sr. Presidente, desculpando-me mais uma vez, peço licença para me retirar.



Agradeço ao Sr. Henrique Borre e ao Sr. Jonas. Foram extremamente valiosas as informações para a nossa Subcomissão, para o nosso relatório. Como disse, vou deixar meu pessoal aqui para anotar todas as respostas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - Agradeço as perguntas ao Deputado Silvio Torres, Presidente desta Comissão.

Com a palavra o Sr. Henrique José Borre, Coordenador do Grupo de Trabalho da Copa de 2014, da Secretaria Nacional de Segurança Pública, para as respostas.

O SR. HENRIQUE JOSÉ BORRE - Inicialmente, vou retomar as perguntas anteriormente registradas pelo Deputado Silvio a respeito do atendimento às normas específicas previstas pela entidade promotora, no caso a FIFA, em grandes eventos esportivos internacionais.

Nós temos como balizamento dos serviços de segurança e proteção para a Copa do Mundo a Carta Garantia nº 05, que foi uma das cartas garantia emitidas pelo Estado brasileiro à FIFA...

[P25] Comentário: Sessão:0520/10
Quarto:26 Taq.:Denise Miranda Rev.:

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Caderno de encargos, não é isso?

O SR. HENRIQUE JOSÉ BORRE - Estou me reportando especificamente à Carta Garantia, ao documento específico da área de segurança e proteção, que estabelece 23 itens específicos, em que a FIFA reportou a necessidade de uma atenção especial, e nós nos comprometemos em atender.

No entanto, nós temos fortalecido a posição e definido a política de que vamos executar os serviços de segurança fundados nos programas macro já existentes e voltar a fortalecê-los nas cidades-sedes e nas áreas que, de certa forma, sofrerão influência por conta do evento.

Nós temos tido um perfeito relacionamento com a representação de segurança do comitê organizador local. Por ser um serviço bem específico, nós temos tratado diretamente com o comitê, naturalmente com a anuência do grupo executivo do Ministério do Esporte. Nós temos tido esse relacionamento bem aproximado com esse grupo e conseguimos construir o planejamento macro, fundado nos requisitos definidos pela FIFA.

Naturalmente, alguns itens necessitarão de regulamentação. E vamos buscar fazer essa regulamentação conjuntamente com a FIFA, notadamente porque, em



algum momento, nesse evento nós temos uma participação de voluntários e a participação de um elemento que a FIFA chama de *stewards*, que são comissários, são elementos de segurança de natureza privada, que não são ordinários na nossa cultura de segurança em espetáculos de futebol. Nós teremos que estabelecer limites. Naturalmente, isso passa por uma exigência de legislação específica a cargo do Congresso Nacional, com indicações da Polícia Federal, que é responsável pela regulamentação desse tipo de serviço. Trata-se de estabelecer uma regulamentação de convivência entre esses elementos, que são previstos pela FIFA, e o corpo orgânico da segurança pública dos Municípios e Estados e do Governo Federal.

Uma segunda pergunta feita anteriormente foi em relação ao processamento da segurança nos aeroportos, notadamente em relação à chegada de imigrantes.

Como dissemos no início, a SENASP tem promovido um ambiente de integração e conversado com todas as instituições. Dentro desse conjunto, dentro dessa rede, nós conseguimos ter uma aproximação muito boa com a Polícia Federal, um contato específico com o Diretor-Geral da Polícia Federal, o Dr. Luiz Fernando Corrêa, que nos informou que essa previsão de fortalecimento em processos de segurança em aeroportos e no controle da imigração já estava feita no plano estratégico ordinário da Polícia Federal. Quanto à reestruturação nessa área, com a aquisição de equipamentos em parceria com a INFRAERO e com o Ministério da Defesa, eles já estarão em condição de atender às demandas exigidas até o período anterior à Copa das Confederações. Essa foi a segunda pergunta.

Atendo-me às últimas perguntas, foi-me perguntado se a FIFA fez exigências para seus convidados VIPs. Sim, nós nos comprometemos, na Carta Garantia nº 05, em atender à família FIFA, que é composta de atletas, presidentes de confederações, presidentes de órgãos vinculados à FIFA e da própria estrutura administrativa da FIFA. Nós vamos fazer isso na medida em que nossa legislação permite esse acompanhamento. Notadamente a segurança pessoal dessas autoridades vai ser feita com a segurança privada que deve ser contratada, e nós atenderemos àquelas autoridades que o protocolo, que a legislação autoriza que sejam atendidas.

Devemos atender, em específico, com um suporte maior de segurança, à rede hoteleira. Nós devemos ter 80 hotéis contratados pela FIFA para atender à



demanda nas 12 cidades-sedes e devemos ter uma atenção específica nesses locais, nos locais de treino e, efetivamente, nos perímetros dos estádios e *fun parks*.

Então, essa é basicamente a atuação da segurança pública. E, especificamente em relação aos VIP, nós vamos dispensar o que é previsto nos protocolos e na legislação vigente.

Em relação à compra de equipamentos e sistemas de segurança, foi citado o exemplo dos Jogos Pan-Americanos. Quando nós tomamos os Jogos Pan-Americanos como modelo é no sentido de entendermos o que deu certo e o que não deu certo, o que de certa forma pode ser melhorado. Quanto à efetiva segurança prestada nas operações preliminares naquele período de 3 meses antes dos jogos, durante os jogos e imediatamente antes da desmobilização, obtivemos aprovação popular muito positiva desse serviço. No entanto, hoje nós temos alguns questionamentos sobre a perenidade desse investimento. O investimento feito traz resultados hoje? Avaliações indicam que sim, outras questionam o investimento.

Nós entendemos que se deve focar, hoje — e focamos desde o início da identificação e da análise de cenário —, a necessidade de fortalecer a perenização desses investimentos, de identificar produtos e equipamentos que de fato deem às instituições de segurança pública condições de continuar executando os serviços de excelência que devem ser executados no período dos jogos da Copa do Mundo.

Para isso, estamos construindo de forma participativa esse programa. Esse evento que nós estamos promovendo agora, o segundo evento para o qual trazemos representantes de todos os Estados, serve justamente para que nós possamos construir uma proposta macro, que estabeleça diretrizes. Mas, na hora de conveniar com o Estado, na hora de definir o plano estadual, o plano local, respeitaremos as estruturas já existentes e a necessidade específica daquele ente.

Entendo que esta ação, esta conduta diferencia um pouco daquilo que nós conseguimos fazer durante os jogos. E é isso que vai garantir a perenidade desses investimentos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - A nossa preocupação aqui, em relação aos Jogos Pan-Americanos, é a seguinte: durante os jogos, a população do Estado do Rio de Janeiro sentiu-se muito segura, porque havia homens na rua, a Guarda Nacional, tudo era fiscalizado e monitorado por câmeras, e, logo que

[P26] Comentário: Sessão:0520/10
Quarto:27 Taq.:Cláudia Almeida Rev.:



acabaram os Jogos Pan-Americanos, a população sentiu certo vazio, certa insegurança, porque muitos desses equipamentos não ficaram na cidade.

Então, esse legado certamente é muito importante, com essa visão da Copa do Mundo, para as cidades. Um dos maiores desafios, não somente do Rio de Janeiro, mas também de São Paulo e outras cidades, é a questão da segurança pública. Acho que, se esse legado ficar no Estado, certamente a população se sentirá mais segura. Então, é esse realmente o nosso compromisso.

Com relação à demanda de segurança pública, ela será igual para todos os Estados? A realidade de Manaus e do Rio Grande do Sul é completamente diferente da realidade do Rio de Janeiro e de São Paulo. O plano será o mesmo para todos os Estados? Como é que isso vai ser desenvolvido, diante da demanda, por serem regiões completamente diferenciadas?

O SR. HENRIQUE JOSÉ BORRE - Como disse, no plano macro, nós vamos estabelecer diretrizes para o trabalho, mas as características específicas de cada cidade-sede vão exigir, o que de fato vai ocorrer, a pactuação de matrizes de responsabilidades entre União, Estado e cidade-sede, diferentes, atendendo às demandas que estão apresentando. E nós já identificamos isso. Já sabíamos que íamos encontrar isso desde os diagnósticos realizados anteriormente. Já sabíamos que íamos encontrar necessidades bastante diferentes.

No entanto, falamos de diretrizes de planejamento porque temos de estabelecer um padrão mínimo de segurança, não só de excelência, mas também técnico. A seleção que inicia a disputa da Copa do Mundo em Manaus, por exemplo, pode acabar a disputa jogando no Rio Grande do Sul e vai precisar dos mesmos serviços em Manaus e no Rio Grande do Sul.

Então, nós vamos buscar a padronização de procedimentos e equipamentos. Isso vai facilitar a relação dos nossos clientes, ou seja, dos atletas e dos turistas com os organismos de segurança e, naturalmente, vai garantir maior fluidez nesse processo de segurança.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - V.Sa. falou muito de programas especiais de prevenção que o Ministério está elaborando. Eu quero saber se, dentro desse programa especial de prevenção, alguma coisa está sendo



desenvolvida em relação ao turismo sexual no Brasil durante os jogos da Copa do Mundo.

O SR. HENRIQUE JOSÉ BORRE - Essa de fato é uma das bandeiras fortes dos programas especiais. Há basicamente 4 bandeiras fortes: policiamento de proximidade — e o Rio de Janeiro está na ponta em relação aos demais Estados do Brasil, com a instalação das UPP; campanha do desarmamento; prevenção e combate à exploração sexual infanto-juvenil; prevenção e combate ao tráfico de pessoas.

Essas são as 4 bandeiras fortes com as quais nós vamos trabalhar, na área de prevenção, junto aos Estados. São as linhas mestras das nossas ações na área de prevenção. E segue também a prevenção e o combate ao uso de drogas através do sistema do PROERD. Mas as 4 bandeiras fortes são essas. E o combate à exploração sexual infanto-juvenil está previsto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - O Ministério vem se reunindo com as Secretarias de Segurança dos Estados para debater a questão dos jogos, principalmente dos Estados que sediarão os jogos da Copa do Mundo?

O SR. HENRIQUE JOSÉ BORRE - Nós já fizemos, nesta semana, a reunião inicial com os organismos de inteligência das Secretarias de Segurança Pública e, no período de 10 a 14 de maio, na próxima semana, estaremos com todos os representantes das instituições de segurança pública — Guarda Municipal, Polícia Militar, Polícia Civil, Corpos de Bombeiro e peritos, além dos interlocutores de nível estratégico do Município e do Estado —, quando apresentaremos a nossa minuta do Caderno de Atribuições, para a aprovação por esse grupo. E, em seguida, apresentaremos o plano estratégico do Governo Federal para a área de segurança visando à Copa do Mundo, com o objetivo de que eles contribuam com críticas e de que, no final do evento, possamos validar esse produto e, a partir daí, tratar das questões específicas de cada Estado e cidade-sede, com base nesse plano macro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - E como vem sendo feita a capacitação, a qualificação desses profissionais que vão receber os turistas durante a Copa do Mundo?

O SR. HENRIQUE JOSÉ BORRE - Nós temos 2 modelos bastante utilizados. O modelo de capacitação via EAD, a nossa rede de Ensino a Distância, a maior rede

[P27] Comentário: Sessão:0520/10
Quarto:28 Taq.:Cláudia Almeida Rev.:



de ensino a distância do Brasil, criada pela SENASP, tem 476 mil agentes de segurança pública vinculados. Hoje, 220 mil realizam cursos, que são disponibilizados em ciclos. O 18º ciclo desses cursos termina agora, neste mês, e o 19º ciclo inicia no mês seguinte, com mais 200 mil operadores de segurança pública matriculados. São capacitações de ordem geral, em várias áreas do conhecimento relacionadas à segurança pública.

No entanto, nós estamos desenvolvendo um planejamento específico de capacitação das forças policiais para a Copa do Mundo. Essa capacitação passa pelo fortalecimento das Academias de Formação de Polícia Civil, Polícia Militar e Corpos de Bombeiro, tornando-as centros de referência em temas vinculados a grandes eventos. No caso, a Copa do Mundo. Esses centros de referência formarão os elementos multiplicadores das 12 cidades-sedes. Eles retornam para as cidades-sedes, os multiplicadores, e formam os seus operadores, proporcionando a padronização nos procedimentos, que é basicamente o que nós estamos buscando.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - O senhor falou muito na questão das *Fun Fest*, que eu acho que vão ser uma grande oportunidade de participação para aqueles que não poderão ir ao estádio assistir aos jogos. A Secretaria tem alguma recomendação no sentido de limitar essas *Fun Fest* nas cidades?

O SR. HENRIQUE JOSÉ BORRE - Nós ainda não tratamos do plano tático, de fato, de definir os locais, mas naturalmente vamos ser consultados. Nós estamos mantendo um relacionamento muito positivo com os comitês locais. Eles têm sido bem solícitos e têm-nos consultado em várias situações. E eu entendo que nós vamos ter a participação efetiva no processo decisório de instalação, de local, de quantidade, de limitação de público, de delimitação de espaço. Enfim, acredito que nós vamos ter uma participação bem positiva, como estamos tendo hoje.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - Para finalizar, pergunto a V.Sa., na condição de representante da Secretaria Nacional de Segurança Pública, qual será a maior dificuldade da área de segurança pública durante os jogos da Copa do Mundo que se aproxima?

O SR. HENRIQUE JOSÉ BORRE - Nós temos uma barreira a ser superada hoje: a necessidade de integração das instituições. Esse é o paradigma que nós



temos de quebrar para conseguir prover de fato uma segurança em nível de excelência. Temos de superar este paradigma: promover nos Estados e nas cidades-sedes a integração dos órgãos de segurança pública.

Só dessa forma nós vamos ter capacidade de dar resposta adequada, rápida, no tempo de resposta exigido, e vamos conseguir a satisfação dos nossos clientes. Com certeza é efetivar essa busca pela integração dos órgãos policiais, desde as ações preventivas até as ações de repressão qualificada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - Só faltou aqui a resposta em relação à Força Nacional, se vai ser solicitada ou não durante a Copa do Mundo.

O SR. HENRIQUE JOSÉ BORRE - O emprego da Força Nacional no Estado do Rio de Janeiro, durante os Jogos Pan-Americanos, foi solicitado pelo Governador do Estado do Rio de Janeiro. E a Força Nacional se instalou lá, com operações preliminares, e se manteve mesmo após os Jogos Parapan-Americanos e o Mundial de Judô, outro evento que nós tivemos a oportunidade de fazer na época. E desmobilizamos o efetivo.

O planejamento é no sentido de que a Força Nacional esteja em condições de apoiar qualquer Unidade da Federação que a solicite, durante a Copa do Mundo. Para isso ela vai disponibilizar 6 mil homens em condições de apoiar os Estados que fizerem a solicitação. Mas a Força Nacional permanece como tropa disponível para ser utilizada pelas Unidades da Federação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - V.Sa. falou também do Centro de Comando e Controle, que esse *backup* vai ficar na cidade do Rio de Janeiro. A cidade vai obter alguma vantagem em relação a isso?

O SR. HENRIQUE JOSÉ BORRE - Como disse, nós estamos trabalhando com uma proposta. Essa é a nossa tentativa 2 de planejamento. E seria muito interessante para o planejamento, já visando às Olimpíadas de 2016, que, além do nosso Centro Nacional aqui em Brasília, naturalmente por ser a Capital Federal, fosse instalado esse *backup* no Rio de Janeiro, para que nós pudéssemos, num exercício de integração, fortalecer as ações de planejamento do Rio de Janeiro para a segurança das Olimpíadas de 2016.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - Muito obrigado.

[P28] Comentário: Sessão:0520/10
Quarto:29 Taq.:Cláudia Almeida Rev.:



Não havendo mais quem queira fazer uso da palavra, quero agradecer a participação ao Sr. Jonas Maurício Lopes, Superintendente de Estudos e Projetos de Engenharia da INFRAERO, e ao Sr. Henrique José Borre, Coordenador do Grupo de Trabalho da Copa de 2014 da Secretaria Nacional de Segurança Pública.

Tenho certeza de que a contribuição de ambos foi muito útil para esta Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, principalmente para a Subcomissão que debate a questão da Copa do Mundo e das Olimpíadas de 2016.

Nada mais havendo a tratar, encerro a reunião. Antes, porém, convoco os Srs. Deputados para a reunião de audiência pública a ser realizada no próximo dia 12 de maio, quarta-feira, às 11h, destinada à discussão da fusão operacional entre o Grupo Pão de Açúcar e a empresa Casas Bahia.

Muito obrigado.