



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL		
COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO		
COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO		
EVENTO: Audiência Pública Conjunta	Nº: 0505/06	DATA: 26/04/2006
INÍCIO: 10h47min	TÉRMINO: 14h23min	DURAÇÃO: 03h36min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 03h36min	PÁGINAS: 69	QUARTOS: 44

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI - Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC.
ADENAUHER FIGUEIRA NUNES - Diretor Financeiro da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO.
MARCELO WILLIAN BOTTINI - Presidente da Viação Aérea Rio-Grandense — VARIG.
GEORGE ERMAKOFF - Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias.
GRAZIELLA BAGGIO - Presidenta do Sindicato Nacional dos Aeronautas.
SELMA BALBINO - Presidenta do Sindicato Nacional dos Aeroviários.
MÁRCIO MARSILLAC - Representante dos trabalhadores do Grupo VARIG.
OSVALDO CURI DE SOUZA - Presidente do Conselho de Curadores da Fundação Ruben Berta.
WALDIR PIRES - Ministro de Estado da Defesa.

SUMÁRIO: Debate sobre a situação da Viação Aérea Rio-Grandense — VARIG, para busca de solução para credores, garantia da normalidade do setor aéreo brasileiro e fortalecimento da política de defesa nacional.

OBSERVAÇÕES

Há intervenções inaudíveis.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Declaro aberta a presente reunião de audiência pública, que conta com a presença do Sr. Waldir Pires, Ministro da Defesa; do Sr. George Ermakoff, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias; da Sra. Graziella Baggio, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas; e da Sra. Selma Balbino, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeroviários.

As seguintes pessoas foram convidadas e afirmaram que aqui estariam: o Sr. Marcelo Willian Bottini, Presidente da VARIG; o Sr. Márcio Marsillac, representante dos Trabalhadores do Grupo VARIG; o Sr. Osvaldo Curi de Souza, Presidente do Conselho de Curadores da Fundação Ruben Berta; e o Sr. Adenauher Figueira Nunes, Diretor Financeiro da INFRAERO.

As autoridades citadas tomarão assento à mesa. *(Pausa.)*

Esta audiência pública foi convocada em atendimento ao Requerimento nº 187, de 2006, do Deputado André Costa, aprovado pela Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, para discutir a crítica situação em que se encontra a Viação Aérea Rio-Grandense — VARIG.

Lembro aos participantes que o tempo de exposição é de 20 minutos, prorrogáveis a juízo desta Presidência, e os expositores não podem ser aparteados.

Dando início aos trabalhos, concedo a palavra ao Sr. Milton Zuanazzi, Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil.

O SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI - Sr. Presidente, Deputado Alceu Collares, demais Sras. Deputadas e Srs. Deputados, senhores que compõem a Mesa, é com prazer que participo desta audiência pública e das de várias Comissões da Câmara dos Deputados, como fizemos ontem também no Senado Federal. Comunico que a Agência Nacional de Aviação Civil está aqui representada por mais 3 diretores além de mim: Coronel Jorge Velozo, Deputado Leur Lomanto e Dra. Denise Abreu. Já que se trata de uma agência e, portanto, suas decisões são colegiadas, temos participado do assunto VARIG há 36 dias, exatamente desde que a Agência se constituiu em nosso País.

Evidentemente, não preciso referir-me à importância desse tema nem à importância da VARIG, e não me parece que seja hora de tentar justificar as motivações que nos podem levar a uma solução para a questão da VARIG. Chamo



atenção, nobre Deputado Alceu Collares, somente para 2 fatos. Primeiro: não vejo solução possível se não houver consenso entre os atores responsáveis pela solução da VARIG. Sem esse consenso, sem o encontro desses atores, dificilmente encontraremos uma solução para a empresa. Segundo: estamos diante da recuperação judicial da empresa e de lei recém-criada, aprovada pelo Congresso Nacional e homologada pelo Presidente da República. A VARIG é praticamente a primeira empresa a se enquadrar nessa lei. É, portanto, lei ainda sem jurisprudência e sem doutrina, e cabe ao juiz papel bastante significativo e relevante na condução desse processo.

Apesar de a VARIG ter decidido ingressar na recuperação judicial, em 17 de junho de 2005, a assembléia de credores, aquela que autoriza a recuperação, ocorreu em 23 de fevereiro. A partir do dia 23 de fevereiro, se não me engano, tivemos a decisão definitiva. A VARIG começou, de acordo com aquilo que comanda a lei e, portanto, de acordo com aquilo que compete ao juiz, a cumprir as obrigações conforme a lei de recuperação judicial.

O que isso significa? Que estamos exatamente há 2 meses e 3 dias num novo momento, que, por ser novo, requer novas discussões. Muitas vezes, vejo pela imprensa discussões antigas, de outro momento jurídico da situação da empresa, de outro abrigo legal. Estamos diante de novo abrigo legal. Parece-me que é na 8ª Vara Empresarial do Rio de Janeiro e por meio do Comitê de Credores, que tem papel relevante diante da nova lei, que devemos começar a construir as questões da VARIG. É evidente tal construção não será feita em 24 horas, pois ela tem um prazo. Até a lei de recuperação propor alguma solução, a preocupação é com os fluxos de caixa da companhia, ou seja, a companhia precisa viver, ter saúde até surgir a solução encontrada pela lei de recuperação.

São, portanto, 2 momentos de discussão: num primeiro momento, a discussão sobre a saúde da empresa até a proposta que virá do juízo; e, num segundo momento, a viabilidade da proposta para a saúde da empresa no futuro. Acho que isso que deve ser separado. Vejo as 2 discussões ocorrendo juntas, e não é bom elas estarem juntas, porque surge a pergunta: o Governo ajuda ou não?

Uma coisa é o Governo ajudar do ponto de vista de capitalizar a empresa. Esse é um debate. O Governo deve estatizar a empresa? É esse o caminho, é essa



capitalização que se busca? Outra coisa é a ajuda para manter o fluxo de caixa, é achar uma solução para o fluxo de caixa até a solução judicial que o juiz, com certeza, vai apresentar. Aliás, está convocada uma assembléia de credores para terça-feira que vem, no Rio de Janeiro, e, provavelmente, o juiz vai apresentar à assembléia de credores. Esta é a primeira solução: a construção da solução.

No debate sobre a questão do fluxo de caixa, evidentemente há vários órgãos, inclusive do Governo, que podem e devem participar. Há também os Estados. Quinze Estados da Federação devem à VARIG — há processo transitado em julgado, sem mais discussão, inclusive com peritagem feita —, o que equivale a mais de 1 bilhão de reais hoje. Apenas o Estado do Rio de Janeiro saldou a sua parte no endividamento. Isso é fluxo de caixa. Disso se tratará nos próximos dias, até a recuperação judicial. Portanto, há 15 Estados que podem ajudar na questão de fluxo.

Com certeza, esta Mesa e os Srs. Parlamentares vão debater também os fluxos em relação à BR, à INFRAERO, à existência de financiamento com o BNDES e coisas desse tipo. Enfim, há saídas para o fluxo de caixa da companhia.

Em nossa opinião, a decisão definitiva para a VARIG é o acerto em juízo, é a lei que é favorável à recuperação das empresas. A lei de recuperação judicial joga a favor, não joga para fechar as empresas. Por isso, é ao abrigo dessa lei, é a partir do momento em que o Comitê de Credores e a VARIG acertarem em juízo que se deve coordenar o debate sobre o futuro da companhia, salvo melhor juízo. É nesse sentido nossa manifestação.

Quanto à ANAC, neste momento ela é muito mais uma atenta observadora do processo, porque ainda não é a hora de ela se pronunciar. Ela deverá manifestar-se quando essas decisões forem tomadas, quando essa engenharia estiver montada. Na hora em que essa engenharia estiver montada, a Agência, conforme a lei de concessões, deverá pronunciar-se. Nesse momento ela terá papel evidentemente participe, ativo, mas não assumirá o papel de tomar a decisão. Como eu disse, a decisão está nas mãos da lei de recuperação, do juiz, das empresas nomeadas pela VARIG e será aprovada pelo Comitê de Credores e pela assembléia de credores, que se tem reunido quando o juiz a convoca.



Com isso eu quero tentar ajudar durante o debate, porque, se conseguirmos avançar, dividindo o debate em 2 partes, tenho certeza de que criaremos mais consenso e menos dissenso na questão da VARIG.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Com a palavra o Dr. Adenauher Figueira Nunes, Diretor Financeiro da INFRAERO.

O SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES - Sr. Presidente, Srs. Deputados, senhoras e senhores presentes, bom-dia.

O negócio da INFRAERO deriva do tráfego aéreo. Portanto, é imprescindível a manutenção de empresa do porte da VARIG. A expansão do mercado de transporte aéreo também é outro fator importante para as infra-estruturas aeroportuárias de navegação aérea. Não é por outro motivo que a empresa tem apoiado a VARIG desde 1992. Não é o caso agora de fazer contabilidade e de falar do endividamento da VARIG, do quanto ela deve para os sistemas aeroportuário e de navegação aérea, o que já é do conhecimento geral, mas sim de procurar alternativas e soluções, porque é isto que se está procurando hoje debater: encontrar uma saída para problema tão sério.

É reconhecidamente um fato a importância de se manter a VARIG, pelo que ela representa para o Brasil como empresa de 70, de quase 80 anos, pela preservação dos empregos e, também, pelos interesses estratégicos do País.

A INFRAERO já vem dando a respectiva cota de colaboração. Há 8 meses, aproximadamente, a VARIG não paga as tarifas aeroportuárias e de navegação aérea, por força de liminar do Juízo do Rio de Janeiro. Portanto, a carência que vem sendo solicitada já vem sendo concedida. Entretanto, anteontem foi publicado acórdão que nos obriga a manter um esforço de cobrança. Mas, como sempre, esperamos que se encontre uma solução e se evite a adoção de medida mais forte, que venha a complicar ainda mais a situação da empresa.

Portanto, unimo-nos ao esforço de V.Exas. na busca de solução de consenso, para que se tire a empresa de situação tão aflitiva.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Com a palavra o Sr. Marcelo Bottini, presidente da VARIG.



O SR. MARCELO WILLIAN BOTTINI - Sr. Presidente, Deputado Alceu Collares, demais Deputados, bom-dia.

Aproveitarei esta oportunidade para, de certa forma, ratificar um pouco, com mais riqueza de detalhes, o que o Presidente da ANAC disse a respeito do atual momento da VARIG. Acho isso extremamente importante, porque a VARIG de hoje não é aquela VARIG de ontem, em que as pessoas, de certa forma, alegavam que ela deveria encontrar a solução de mercado. O que quero dizer com isso? Quero dizer que, no dia 17 de junho de 2005, por decisão da empresa, ela fez uso da nova lei de recuperação empresarial, uma solução de mercado. Ou seja, a VARIG hoje está fazendo uso de uma solução de mercado. A situação dela hoje é totalmente diferente da do passado. Antes do dia 17 de junho de 2005 — e alguns dos senhores, com certeza, conhecem os detalhes —, fizemos intensa negociação, que envolvia a TAP e outras entidades, para achar solução de continuidade para a empresa. Isso não prosperou por uma série de motivos.

Naquele último momento, decidimos que faríamos uso da nova lei. Atravessamos então uma série de períodos bastante tumultuados, até porque uma lei nova contém alguns detalhes que não premiam completamente as necessidades de empresa aérea como a VARIG. Se é possível fazer alguma comparação, um exemplo para isso é o famoso Chapter Eleven, dos Estados Unidos. As empresas naquele país se planejam para seguir sob as regras do Chapter Eleven. Ou seja, elas preparam o caixa, as políticas de recursos humanos até para reter seus talentos em situações muito difíceis de falência pelas quais a empresa atravesse.

A VARIG, porém, não se preparou para fazer uso da lei. Enfatizo isso com muita veemência, para entender o porquê das coisas. Se nós não entendermos o início, com certeza, não entenderemos o momento que vivemos hoje. Independentemente disso, fizemos frente a todas as dificuldades daquele período. Quais foram as dificuldades? Se nós, por um lado, pelo lado brasileiro, conseguíamos algumas facilidades no que diz respeito a não-pagamento de alguns compromissos, pelo lado internacional, imediatamente perdíamos linhas de crédito. Perdemos linhas de crédito do exterior, da Europa, da América do Sul. Enfim, uma série de dificuldades financeiras foram aparecendo com a decisão.



Por exemplo, é do conhecimento de todos que a Associação Internacional de Transportes Aéreos — IATA nos demandava, por termos decidido fazer uso da lei de recuperação, um depósito de 130 milhões de dólares, como garantia para a venda de passagens em todo o mundo. Imediatamente, dissemos à entidade que, se tivéssemos 135 milhões de dólares, não teríamos usado a lei de recuperação.

Fizemos uma série de negociações. Enfim, o que resultou disso? Uma empresa com o caixa debilitado e sem programação — quero dizer que a demanda da IATA consta de regulamentação, não saiu do nada, existe a regulamentação — depositou na IATA, na Suíça, 30 milhões de dólares. Esse valor foi depositado como garantia para a venda de passagens no que diz respeito aos agentes de viagens. Foram aumentados os depósitos do que chamamos de Clearing House, câmara de compensação com as empresas internacionais. Costumávamos ter 11 milhões de dólares e hoje temos 24 milhões de dólares. Ou seja, a VARIG tem 54 milhões de dólares depositados no exterior como garantia, sem contar diversos cartões de crédito e linhas de crédito que foram reduzidas ou terminadas. Enfim, tudo isso faz parte da história, e é muito importante entendê-la.

Apesar de toda essa situação, sem qualquer ajuda externa ou dinheiro novo, a VARIG fez frente a seus compromissos. Vale lembrar que, para tanto, teve de vender 2 importantes ativos: a VARIG Engenharia e Manutenção e a VARIG Logística.

As negociações com os credores foram intensas durante todo esse período, e a Lei de Recuperação abriu a VARIG para o credor. Se alguém acredita que a administração da VARIG faz o que quer, quero dizer que a Lei de Recuperação não permite isso. Trata-se de inverdade. As decisões tomadas no plano aprovado no dia 19 de dezembro, ratificado, como muito bem disse o Presidente da ANAC, no dia 23 de fevereiro, no seu detalhamento e na constituição do fundo de investimento, foram aprovadas unicamente pelos credores. No papel de devedores, simplesmente organizamos tudo isso, negociamos, e foi aprovado pelos seus credores.

A partir do dia 23, com a ratificação, alguns pontos extremamente importantes foram determinados, aprovados e homologados pelo Juiz da 8ª Vara. Quais são eles? São pontos que afugentam ou afastam definitivamente alguns fantasmas daquela VARIG do passado.



Vejamos.

Ponto nº 1: a Fundação Ruben Berta foi afastada da gestão e do controle da VARIG. Ela, porém, não foi expropriada do valor das ações, até porque a lei não o permite. Foi afastada por seus credores, como homologado pelo juiz, segundo o plano recuperação da gestão e do controle — este livro que tenho aqui.

As dívidas privadas da VARIG, uma vez que as dívidas pública, tributária e fiscal não fazem parte do plano de recuperação, formam um caso à parte. As dívidas privadas com a Classe II, os credores com garantia, e com a Classe III, os sem garantia, foram repactuadas para pagamento em 7 e 10 anos, com 3 anos de carência. De 19 de dezembro de 2005 ou 23 de fevereiro de 2006 até 2009, a VARIG não tem de pagar absolutamente nada da sua dívida. Esse pagamento só terá início no ano de 2009.

O plano traz alguns detalhes importantes.

Não repactuamos a dívida com o grande credor da Classe II, o nosso plano de pensão, o AERUS. Não fizemos uma nova repactuação, até porque ele precisava com urgência de recursos para se manter vivo. Então, foi acertado que faríamos os pagamentos regularmente, conforme pactuado anteriormente. Ou seja, o AERUS está fora dos 7 e 10 anos. Essas dívidas, porém, estão repactuadas em 10 anos.

Há ainda as dívidas que dizemos da terceira fonte, cujo pagamento se iniciará somente em 2008.

Também foi acertado que, nos 36 meses iniciais, seria feito um pequeno pagamento aos credores das Classes II e III — R\$100 milhões divididos entre eles durante 36 meses.

Portanto, os únicos pagamentos — e depois vou fazer um comentário sobre os credores da Classe I, trabalhista — que acontecem nesse período de 3 anos são para o AERUS e esses R\$ 100 milhões divididos entre todos os credores das Classes II e III.

Ao mesmo tempo, foi também aprovado que a Classe I receberia o seu pagamento conforme a lei, em um ano, ou haveria a possibilidade de os funcionários da VARIG converterem esses créditos em ações.



Então, enumerando-se os acontecimentos temos: 1) o afastamento da Fundação Ruben Berta da gestão e do controle; 2) a repactuação das dívidas; 3) a criação dos fundos de investimentos.

Foi deliberado pelos credores que seriam criados fundos de investimento para atrair novos investidores. Para tanto, em data posterior ao dia 23 de fevereiro, o Banco Brascan foi escolhido para ser o gestor e administrador desse fundo, para cuja constituição já está trabalhando.

Como é do conhecimento de todos, a constituição de um fundo não acontece do dia para a noite, há toda uma liturgia, e no plano já estava previsto que esses fundos somente estariam disponíveis a partir do final de julho.

Por que afirmo isso? Porque a maneira convencional ou a maneira planejada para atrairmos novos investimentos não poderia ser utilizada, uma vez que os fundos, que trariam credibilidade ao processo, não estariam constituídos. Não porque seus interlocutores ou os responsáveis por isso não estavam querendo agilizar o processo, mas porque existe toda uma maneira de fazê-lo. Assembleias são estabelecidas para escolher o gestor do fundo, e o credor tem 15 dias para convocar nova assembleia. Os senhores sabem muito bem como isso funciona.

No plano, há uma série de determinações que julgo extremamente importantes. Também por instrução dos credores, seria necessário a contratação de uma consultoria para acompanhar a gestão da VARIG — não a gestão do fundo, mas a gestão da empresa.

Três empresas foram selecionadas: Íntegra, Galeazzi e Alvarez & Marsal. Por sua experiência internacional, principalmente no que diz respeito a seu relacionamento com os arrendadores de aviões, pela última experiência no *Chapter Eleven* da *Us Air*, foi escolhida a Alvarez & Marsal.

Portanto, esses 4 pontos foram ajustados, estabelecidos e aprovados pelos credores e estão homologados no plano de recuperação da VARIG.

Acontece que no primeiro ano do plano — recordo mais uma vez a todos — nenhum dinheiro novo entrou na VARIG. Pelo contrário. Tudo aquilo que os senhores, em determinado momento, devem ter visto nos jornais e na televisão, no sentido de que a VARIG pagou seus compromissos no exterior, na Corte de Nova Iorque, foi feito com dinheiro de recebíveis, recursos adiantados de vendas futuras.



Não há hoje, no Brasil, pela Lei de Recuperação, nenhum crédito disponível para empresas.

A lei é nova, e as entidades financeiras ainda não a conheciam — e não conhecem — em detalhes. Os departamentos jurídicos das instituições bancárias e financeiras não conhecem os riscos. Não há crédito, diferentemente do que acontece em relação a lei já conhecida nos Estados Unidos, a *Chapter Eleven*. Naquele país, há entidades que trabalham única e exclusivamente com essa necessidade de crédito, pois sabem que as empresas em recuperação necessitam se reestruturar. E a reestruturação tem significativo custo inicial.

Para este primeiro ano, 2006, havia sido estabelecido, identificado no fluxo de resultado, no fluxo de caixa...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Sr. Marcelo, permita-me interrompê-lo para anunciar a presença do Ministro da Defesa, Waldir Pires.

Pode V.Sa. continuar com a palavra.

O SR. MARCELO BOTTINI - Muito obrigado.

Não obstante o ano de 2006 trazer no resultado final, dentro do plano de recuperação aprovado por seus credores, um resultado operacional positivo, que pagava seus compromissos, o primeiro semestre de 2006, na indústria de aviação...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Dr. Marcelo, V.Sa. já ultrapassou o tempo de que dispunha, mas pode dispor dos minutos necessários para completar sua exposição.

O SR. MARCELO BOTTINI - Não obstante o ano de 2006 mostrar aos seus credores que a VARIG era operacionalmente rentável, segundo a lógica do negócio da aviação comercial, há uma sazonalidade negativa no primeiro semestre do ano, porque os primeiros meses são os que chamamos de baixa estação, situação que se agrava principalmente no segundo trimestre do primeiro semestre — os piores meses na indústria de transporte aéreo no Brasil. Na verdade, isso estava detalhado anualmente e já estava previsto no plano de recuperação.

O que fizemos quando chegamos a este momento? Uma vez que os fundos de investimento não estavam prontos — como disse, há toda uma cronologia para colocá-los em funcionamento —, não havia linha de crédito disponível para a VARIG. Fomos, então, aos nossos credores, partícipes do plano de recuperação, e



dissemos: “Esta anomalia que nós temos, temos de criar uma fonte desta data até a outra data” (estamos falando do primeiro semestre ao segundo semestre) “e temos de injetar na VARIG US\$ 100 milhões para fazer frente a essa necessidade”.

Por que aos credores? Primeiro, porque esses credores são conhecedores do plano de recuperação, trabalham conosco e participam da administração da VARIG.

Quem fez esse trabalho? A empresa escolhida pelos seus credores, a Alvarez & Marsal, que apresentou um plano, diria, aos principais credores — e quando digo “principais credores”, refiro-me especialmente aos credores que são fornecedores.

Há grande diferença no plano de recuperação da VARIG quando o comparamos, por exemplo, com o da Parmalat. Na sua maioria, os nossos credores são fornecedores. E, por meio do fornecimento, da colaboração individual de algum deles, por exemplo, os arrendadores de aviões, INFRAERO, BR, Instituto AERUS e a própria VARIG, que tinha de fazer toda sua reestruturação interna, conseguíamos levantar os investimentos necessários para fazer frente às necessidades.

Quem fez a apresentação do plano — deixo bem claro aos senhores — foi a própria Alvarez & Marsal, acompanhada de toda a equipe da VARIG. Não se trata de um plano por intermédio do qual a empresa simplesmente pega um cheque e depois vê quando paga. Ao contrário, o plano determinava quando a empresa pegava e quando devolvia, e mostrava exatamente como fazer isso.

Reiteramos bastante esse ponto e a cronologia a partir da data em que o plano de recuperação passou a vigorar, porque, segundo a Lei de Recuperação, não é possível alegar qualquer eventualidade do passado, qualquer justificativa de que as coisas que se faziam não eram bem-feitas ou depois mudavam. Somos monitorados pela 8ª Vara de Justiça do Rio de Janeiro, somos monitorados por um administrador judicial, somos monitorados por uma empresa de consultoria contratada pelos credores, e tudo de relevante que acontece na VARIG deve ser aprovado na assembléia dos credores.

A Fundação Ruben Berta, aquela que algumas pessoas ainda dizem que é do passado, não existe nesse processo decisório. E a decisão, que não foi do Presidente da VARIG, mas da assembléia dos credores, foi homologada por juiz. É extremamente importante deixar isso claro para que os senhores saibam como funciona a empresa hoje.



Nós, que estamos aqui hoje, somos os partícipes desse plano de recuperação. Apresentamos a proposta e começamos uma negociação com os credores.

Dizem algumas pessoas que fomos pedir dinheiro ao Governo. Não. Fomos falar com os nossos credores fornecedores. Coincidentemente, alguns deles têm participação direta com o Governo, outros não têm. Por exemplo, arrendadores de aviões estrangeiros já cederam à VARIG, nos últimos 30 dias, mais de US\$ 40 milhões. Empresas estrangeiras deram à VARIG, até então, mais de US\$ 40 milhões.

É também preciso dizer que esse plano, o plano considerado o mais lógico pelos credores, não é perfeito se não tiver a participação de todos. Não basta apenas o arrendador trabalhar nisso; não basta apenas a VARIG, por intermédio de seus assalariados, realizar uma série de outras ações. Se todos os atores do processo dele não participarem não haverá resultado positivo. Temos de mudar a estratégia e partir para outro plano, fazer outra coisa.

A Alvarez & Marsal iniciou essa negociação e conversou com os credores. A princípio, não houve resultado com alguns deles, e começamos a elaborar planos alternativos.

Existem planos alternativos, como a própria lei permite, no que diz respeito ao art. 60, a venda de parte dos ativos, e temos um investidor, a VARIG LOG, disposta a comprar a VARIG por US\$ 400 milhões — a propósito, há uma assembléia marcada para o dia 2 de maio. Enfim, foi feita uma série de coisas, para não perdermos essa solução de mercado para uma empresa da importância da VARIG.

Esclareço — porque muitos dizem que fui ao Governo pedir dinheiro — que procurei o Governo para cobrar o seguinte: se a VARIG é importante para a sociedade brasileira, se a VARIG é importante para o País, se a VARIG é importante para o Governo, considerando que ela fez uso de uma solução de mercado, considerando que ela negociou sua dívida e considerando tudo o que disse aos senhores, que o Governo usasse sua capacidade de persuasão no sentido de agilizar essa ponte.

Por que agilizar essa ponte? Porque, segundo o plano elaborado, se certos tempos forem perdidos, não se consegue cumprir o que tem de ser feito no segundo



semestre. Se não renovarmos alguns aviões, não haverá *slots* na manutenção para que esses aviões voem no segundo semestre. Ou seja, o tempo é extremamente importante nesse caso.

Então, se a VARIG tem valor para a sociedade brasileira pelo que ela foi, pelo que ela é e pelo que ela será, pedimos ao Governo que use sua capacidade de persuasão e faça com que a viabilizemos por meio da solução de mercado que estamos usando. Do contrário, solucionaremos a questão como empresários.

Ouçó sempre a afirmação de que empresas privadas devem encontrar sua própria solução. No meu entendimento, essa é uma empresa privada que faz uso de uma concessão pública. Ela tem obrigações de prestar contas ao Poder que concede essa concessão. Não podemos tomar certas decisões, como muitos acreditam.

Senhoras e senhores, essa é a realidade do que aconteceu dentro do plano de recuperação.

Repito: foi usada a solução de mercado, a Fundação foi afastada do controle e da gestão, as dívidas foram repactuadas, foram contratadas empresas internacionais...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Sr. Marcelo Bottini, desculpe interrompê-lo, mas o seu tempo, que era somente de 10 minutos, já acabou. V.Sa. tem agora a incumbência de encerrar sua participação, a qual, sem dúvida, é muito importante.

O SR. MARCELO BOTTINI - Na verdade, só reiterava alguns pontos.

Desde já, agradeço imensamente à Casa a oportunidade.

Espero que encontremos aqui a melhor solução para a continuidade da VARIG.

Muito obrigado.

O SR. DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Tem V.Exa. a palavra.

O SR. DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ - Primeiro, cumprimento V.Exa., os Deputados Anivaldo Vale e Coronel Alves e o Ministro Waldir Pires.

Sr. Presidente, gostaria que V.Exa. informasse — cheguei atrasado — a razão da ausência da Ministra Dilma Rousseff.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Informa-me a Assessoria que S.Exa. tinha outros compromissos e não pôde comparecer. Foi uma convocação feita em cima da hora.

O SR. DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ - Agradeço a informação. Lamento que a Ministra tenha dado pouca importância ao convite da Câmara dos Deputados, pois se trata de assunto muito importante. Lamento ainda mais a declaração feita pelo Presidente da INFRAERO, ontem, de que a VARIG está à beira do precipício. Se ele não quer ajudar, pelo menos não atrapalhe, porque isso é marcar gol contra. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Agradecemos ao Ministro Waldir Pires a presença. Todos nós — desde os mais moços até os que estão com os cabelos brancos — temos conhecimento do passado, da postura, da coerência, da dignidade de S.Exa.

O Ministro fez algumas observações. Prefiro que elas sejam feitas nesta Comissão, tendo em vista o fato de ele atender ao convite que lhe foi formulado 4 ou 5 dias atrás. S.Exa., que normalmente tem uma grande quantidade de compromissos, atendeu ao nosso convite e aqui está. Sem dúvida alguma, tenho a felicidade e a honra de dizer a S.Exa. que pode utilizar o tempo que quiser para as explicações que puder dar.

Com a palavra o Ministro Waldir Pires.

O SR. MINISTRO WALDIR PIRES - Meu caro Presidente, Deputado Alceu Collares, Sras. e Srs. Deputados, permitam-me cumprimentar V.Exas. como um colega dos velhos tempos.

Telefonei para o nosso querido Presidente Alceu Collares, companheiro de tantas lutas, dizendo-lhe que havia encontrado em meu bolso convite muito honroso para estar aqui hoje — S.Exa. colocou-o em meu bolso. Cheguei a dizer a ele, posteriormente, pelo telefone, que estava com dificuldades devido à existência de uma assembléia geral marcada, que não poderia ser adiada, porque se tratava de reeleição de dirigentes, mas que eu viria. Para mim é uma honra — mais do que isso, é um prazer — vir a esta Casa, a esta Comissão em que trabalhamos tanto, preocupados com os interesses da política externa e de defesa do Brasil, com os interesses gerais de nossa Pátria. Empenhei-me bastante para vir até aqui.



Fiz a seguinte ponderação ao companheiro Presidente: hoje, em função da lei elaborada pelo Congresso Nacional e da existência de uma agência que cuida especificamente da Aeronáutica Civil, o Ministro da Defesa tem uma competência mais remota, mais afastada, quase de acompanhamento, não propriamente de direção política e administrativa, mas que eu teria muita satisfação de estar presente.

A questão da VARIG toca-nos a todos, não apenas devido aos interesses da sociedade brasileira, mas até emocionalmente, por todos os motivos.

Eu conheço as origens das dificuldades da VARIG, que estão lá atrás. Sei dos problemas atuais, que remontam ao final dos anos 80, fortemente ao começo dos anos 90, por uma compreensão de deveres do Estado Democrático. Estava sendo posta de lado a preocupação com a responsabilidade dela em relação a tudo que diga respeito ao bem público, aos interesses da sociedade, do nosso povo. Portanto, há problemas que vêm de longa data e problemas de execução administrativa e gestão.

Esses 2 problemas foram aumentando as dificuldades da VARIG. Eu tenho-me empenhado enormemente para que seja possível preservar aquela empresa, que tem história.

Lembro-me dos tempos em que não tínhamos sequer possibilidade de receber notícias mais detalhadas da Pátria. Na época de exílio, todos íamos aos escritórios da VARIG uma vez por semana para ficar a par das notícias. De modo que essa preocupação atinge a todos: a esta Casa, ao Governo, ao Senado Federal, ao Judiciário. Portanto, devemos fazer o que for possível, Sr. Presidente, para resolver a questão.

No que diz respeito ao Governo, tenho dito sempre que é preciso agir de acordo com a lei. Não podemos fazer nada que não seja legal. Portanto, devemos empreender esforços que nos mobilizem a todos: sociedade, Governo, Congresso Nacional, Judiciário.

Essas dificuldades têm aspectos gravíssimos, porque houve a desestruturação financeira da empresa que está plantada lá atrás. Há a idéia, muitas vezes, de que se trata simplesmente, nesses casos, de empresa privada. Ela é uma



empresa privada, mas tem deveres muito grandes com a sociedade. E tem compreendido, ao longo do tempo, a participação do Poder Público.

Nesta Casa e nesta Comissão, lembro-me das nossas intervenções, quando se imaginou carimbar na testa de uma empresa como a VARIG uma posição omissa do Estado, quando vimos a VARIG e a Aeronáutica brasileira começarem a desequilibrar-se, na sucessão de uma busca de competitividade irresponsável.

Assistimos a acordos que foram realizados entre Governos e o Governo brasileiro, estabelecendo concessões de frequências, trocas em condições igualitárias, sem nenhuma igualdade de partes, com diversos países, com os Estados Unidos ou com a Europa. Cada concessão de lotes e de horário no Brasil correspondia, em contrapartida, à realização disso no estrangeiro. E não tínhamos possibilidade de igualdade de condições nessa busca de espaços no mercado.

Sempre foi importante para nós — para mim, pessoalmente — que o Brasil tivesse um transporte aéreo civil sob controle da sociedade brasileira, dentro dos seus interesses, e que não fôssemos ocupados, como outros povos o foram, por empresas internacionais.

A visão que tive e que tenho é de que o Estado Democrático tem responsabilidades sociais, econômicas, jurídicas, políticas. E no fundo de cada uma de nossas decisões estão interesses jurídicos, políticos, econômicos, sociais. Portanto, vejo que a vida política é muito importante, que o ato político é muito importante. Vimos como isso se desestruturou. Tivemos oportunidade de falar sobre o assunto muitas vezes.

Como esquecer, por exemplo, as nações européias, as que têm tratamento com empresas privadas de aviação civil? Recentemente vimos, por exemplo, a Inglaterra até um pouco distanciada de uma concepção mais solidária com os deveres sociais, a forma como trata e tratou a sua empresa única, bandeira única de vôos internacionais, que é a British. Já nem menciono a França, que tem uma tradição de Estado Democrático forte, ou a Itália. Cada uma delas também tem uma única bandeira. A França voa com a sua Air France; a Itália, com a sua Alitalia; a Espanha, com a sua Iberia; a Alemanha, com a sua Lufthansa, empresa privada, desenganadamente acompanhada, para assegurar seus destinos pelo Estado alemão democrático.



Vimos como isso se esboroou. Tivemos a abertura para sucessivas empresas entrarem em uma competição, que resultou no que vimos.

Meus queridos companheiros, colegas de sempre, sabem V.Exas. no que resultaram os problemas gerenciais, a necessidade da gestão eficiente, séria, capaz de ajustar-se às dificuldades, de vencê-las.

Eu, Ministro de Estado da Defesa, não tenho competência para uma intervenção direta — não a tenho em documento jurídico. Sou membro do Governo e, digamos assim, presido alguns dos órgãos que têm relações mais ou menos consistentes nessa área.

Acabo de aqui chegar após cumprir o dever de não permitir que a empresa fique sem sua administração devidamente posta e correta. O prazo se esgotaria no dia da assembléia geral, portanto, tínhamos que votar e compor o Conselho de Administração e o Conselho Fiscal. Fiz isso e vim para cá, para me somar à luta de todos vocês — perdoem-me não ter chamado meus queridos Deputados e Deputadas de Excelências.

Creio que temos que construir algo importante. Hoje, a nova lei atribui ao juiz, ao Judiciário, uma competência que é singular na história do Direito brasileiro. Ela institui normas. Esta Casa votou com objetivos, digamos assim, até de fugir das velhas regras romanistas, do direito escrito simplesmente, que decorre da lei, da sua determinação proibitiva ou autorizativa, mas com a concepção construtiva de atribuir ao juiz a idéia básica de construir a recuperação de empresas, algo muito próximo da *common law*, da tradição do direito anglo-saxão, um pouco próximo também — mais distante — do direito alemão.

Nessa fase, carecemos de uma responsabilidade coletiva em torno de um problema dessa grandeza.

Não tenho posições de Governo a transmitir a esta Casa. Tenho acompanhado a enorme preocupação do Governo, as grandes ajudas que foram oferecidas, a idéia básica de que podemos construir, conjuntamente, a sociedade inteira com capacidade de refletir os caminhos que foram percorridos, os equívocos e os problemas que, muitas vezes, escapam da sua própria competência governamental.



Em nenhum instante, por exemplo, direi que devemos fazer algo que vá expor gestores administrativos, que muitas vezes respondem de acordo com sua própria identidade, seu destino pessoal, com a possibilidade de serem apontados como prevaricadores, de não cumprirem determinados deveres. Na medida em que há a compreensão coletiva do Estado Democrático brasileiro, evidentemente que as coisas se tornam mais capazes.

A VARIG foi um sonho da nossa juventude. Ela é uma expressão da capacidade gerencial do Brasil, da construção de uma grande empresa, a maior empresa aérea do Brasil e da América Latina. Tem ela esse simbolismo, chegou a níveis que são muito graves, gravíssimos. A resolução desse problema depende muito de todos nós, do Legislativo, do Executivo e, hoje, do Judiciário, que não tem mais apenas a função de dizer que o devedor deve ou não pagar ao credor, que se deve suprimir a vida de um, autorizar o destino do outro. Faz-se necessária uma autocrítica por todos para a soma comum.

Creio que se um esforço dessa natureza for feito, encontraremos coletivamente uma saída. A posição reflete a nossa necessidade de uma visão muito clara sobre os recursos possíveis e a gestão íntegra, séria e eficiente. Muitas vezes não depende da engenharia moderna do Direito, que esquece fatores éticos para a sociedade e, por isso mesmo, não são absolutamente responsáveis pelos objetivos que o Brasil espera de todos nós.

Sr. Presidente, onde quer que eu esteja, saiba V.Exa. que terá um amigo com as idéias de sempre. Mudamos de lugar, mas não mudamos de idéias nem de valores. Em mais de 50 anos de luta, as nossas batalhas dependem dos nossos valores, da nossa perseverança e da nossa capacidade de caminhar, de subir degrau por degrau. Foi isso que minha história pessoal me ensinou, a história da segunda metade do século XX: subir degrau por degrau, acumular conquistas e crescer sem permitir que os tombos impeçam a caminhada do povo brasileiro, que é exatamente a construção democrática para a população, para as cidadãs e os cidadãos, difícil, num País lento como o Brasil — dos mais lentos da América do Sul, dos mais lentos socialmente do mundo contemporâneo. Isso, portanto, requer de cada um de nós humildade e coragem.



Sr. Presidente, meus companheiros desta Casa, onde quer que esteja aqui este velho companheiro e amigo, saibam que estará se somando para conseguir o que for possível.

O simbolismo da VARIG para mim é muito grande. O patrimônio de uma nação também é composto de seus símbolos, não se esgota com os valores materiais, simplesmente, mas com a sua auto-estima, com a sua coragem de lutar.

Sr. Presidente, contem com este velho companheiro. Estarei sempre à disposição de todos.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Ouvir o Ministro Waldir Pires é sempre um aprendizado permanente. Embora, como eu, com seus cabelos brancos, continua S.Exa. a ser um grande sonhador, trabalhando evidentemente com as questões concretas, fazendo suas observações de modo pertinente. S.Exa., sem dúvida alguma, faz parte do registro dos grandes acontecimentos da República brasileira.

Expressamos nosso agradecimento ao convite feito a V.Exa., que superou obstáculos e dificuldades para nos dar a alegria dessa bela aula.

O Ministro Waldir Pires pede licença para se retirar neste momento. Vamos, evidentemente, prestar-lhe a homenagem de que é merecedor com o nosso aplauso por ter atendido ao convite. *(Palmas.)*

Com a palavra o Sr. George Ermakoff, Presidente do Sindicato Nacional de Empresas Aeroviárias.

O SR. GEORGE ERMAKOFF - Sr. Presidente, Deputado Alceu Collares, demais componentes da Mesa, Sras. e Srs. Deputados, Sr. Ministro Waldir Pires — infelizmente o Ministro está se retirando e eu gostaria de me dirigir a S.Exa.

O Ministro Waldir Pires, como todos sabem, é uma pessoa de passado glorioso, de luta, um homem sério, que construiu história, pelo qual tenho grande amizade. S.Exa. é um orgulho para todo e qualquer brasileiro.

Sou obrigado, no entanto, na qualidade de Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, a dizer que o Ministro é um homem modesto, pois que disse, há pouco, que simplesmente perdeu os poderes para gerir esse problema que aqui discutimos. Lembremos que S.Exa. é Ministro de Estado da Defesa e



Presidente do Conselho Nacional de Aviação Civil — CONAC, órgão de assessoramento ao Presidente da República que faz a política de aviação civil no Brasil. Portanto, é S.Exa. um homem extremamente importante para a aviação civil brasileira. Precisamos construir uma grande política de aviação civil para este País, o que tem sido objeto de discussão há muitos anos. Apesar dessa discussão, não construímos uma política de estabilidade para empresas e usuários, a fim de que tenham tranqüilidade e não aconteça o que aconteceu recentemente: diversas empresas deixaram de operar.

V.Exa., Sr. Ministro, na qualidade de Presidente do CONAC, é o homem responsável, extremamente importante para a aviação civil. Desculpe-me por ter atrasado sua saída, mas considero absolutamente necessário frisar isso aqui.

Conforme anunciado, sou o Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias e vim aqui falar sobre o problema da VARIG. Não posso dissociar-me do fato de que sou funcionário da empresa há 39 anos — estou licenciado há alguns anos. Eventualmente, portanto, na minha exposição, haverá um pouco de emoção. Se for o caso, perdoem-me. Faço esse esclarecimento porque as pessoas talvez não entendam o que vou falar.

Ressalto o massacre de uma parte da mídia contra a VARIG. À opinião pública têm sido levadas informações incompletas sobre a VARIG, que ultimamente está sob o fogo cerrado de alguns articulistas, colunistas, de certas pessoas que têm suas opiniões difundidas nos meios de comunicação.

Infelizmente o assunto da VARIG é extremamente complexo, não pode ser analisado com meia dúzia de fatos. Merece um estudo profundo, que as pessoas precisam fazer como se fosse uma tomografia computadorizada, fatia por fatia. Devemos retroceder alguns anos para que as pessoas possam entender o que aconteceu com a VARIG.

É absolutamente necessário que se entenda que a VARIG não é uma empresa fundada há alguns anos, mas há quase 80 anos, uma das mais antigas do mundo. Conseguiu sobreviver a diversas ondas que passaram, mudanças radicais nos conceitos de gerência de empresa aérea. Em função de ocorrências do passado, a VARIG passou a pertencer a uma fundação dos funcionários, o que na época era louvável e hoje é criticado.



A Fundação Ruben Berta, dentro dos mais elevados espíritos sociais da época, baseada na doutrina de Jean-Jacques Rousseau, de forma inovadora, que todo mundo aplaudia, geriu a VARIG por mais de 50 anos, elevando-a a posição de destaque na América Latina. A VARIG, uma pequena empresa no Rio Grande do Sul, cresceu e chegou, portanto, a ser a maior empresa na América Latina. Era respeitadíssima.

Lembro que nos Governos passados a VARIG era um exemplo. O que aconteceu então? Por que ela está nessa situação? Diversos foram os acontecimentos. Dentre eles, podemos citar a grande instabilidade governamental brasileira, com planos e mais planos. O grande primeiro impacto sofrido pela VARIG foi a Guerra do Golfo. As pessoas não dão muita importância a isso, porque não sabem que a indústria de aviação comercial no mundo perdeu, com a Guerra do Golfo, o mesmo que tinha ganho todos os anos desde o início da aviação. Então, a Guerra do Golfo foi um divisor de águas que deu prejuízo igual a todo o resultado positivo anterior, por volta de 25 bilhões de dólares. Esse é um assunto extremamente importante para as pessoas entenderem.

A VARIG, infelizmente, não recebeu nenhuma ajuda de ninguém. Todas as empresas que passaram pela dificuldade da Guerra do Golfo receberam ajuda, direta ou indiretamente.

As empresas européias, que eram praticamente todas de governo, todas elas receberam, na forma de aumento de capital, dinheiro líquido — a Alitalia recebeu, a Air France recebeu, a TAP recebeu, a Ibéria recebeu. Alguns que se arvoram em grandes administradores receberam dinheiro para zerar suas contas; todos eles.

Quanto às empresas americanas, o Presidente dos Estados Unidos da América montou uma comissão de altíssimo nível para estudar de que maneira o Governo americano poderia ajudar as empresas americanas. Isso foi feito, diversas medidas foram encaminhadas ao Congresso norte-americano. Na época, o Congresso norte-americano aprovou e implementou essas medidas.

No caso brasileiro, a VARIG, empresa de bandeira, infelizmente, não recebeu nenhuma ajuda e não recebeu absolutamente nenhuma contrapartida em função dessas grandes perdas que teve.



As pessoas ficam sem entender um pouco por que a Guerra do Golfo trouxe tantas perdas para as empresas aéreas. O problema é o seguinte — deixem-me explicar, porque isso é extremamente importante. No tempo da Guerra do Golfo, havia uma expectativa de crescimento da demanda internacional de 6% ao ano. Todas as empresas, inclusive a VARIG, fizeram encomendas gigantes à Boeing e a outras empresas fornecedoras de aviões. O que aconteceu? O preço do combustível foi para as alturas, e a demanda caiu. Quando a demanda cai, o índice tarifário cai mais ainda, e aí ocorre um descompasso muito grande. Empresas que são regulares, infelizmente, em vez de saírem com 80% de aproveitamento, saem com 50%, perdem 30%, e são obrigadas a manter os seus vôos. Então, temos esta situação: a Guerra do Golfo atingiu tremendamente a VARIG, sem nenhuma contrapartida.

Fora isso, tivemos diversos planos econômicos — congela daqui, aumenta o câmbio dali. Tudo isso afeta o caixa. Vivi pessoalmente dramas de caixa. Quando você tem o dinheiro para pagar o *leasing* dos aviões, e o câmbio aumenta 20%, você é obrigado a arranjar, em moeda nacional, mais 20% para mandar para o Banco Central e fechar a conta. Tudo isso contribuiu para a crise atual.

Mais do que isso, é importante dizer que, com a taxa de juros que se pratica no Brasil, se uma empresa se endivida, infelizmente, pode vir o maior administrador do mundo, pode vir o Bill Gates ou quem quer que seja, que não conseguirá administrar uma empresa com um nível de endividamento alto a juros de Brasil. Infelizmente, isso não é possível.

Esse é o histórico, o preâmbulo que eu quis fazer, para adiantar a minha fala.

Entendo que o caso da VARIG tem solução. Tudo na vida tem solução. No caso da VARIG, acho que a solução parte de algumas ações. Infelizmente, chegou-se a um ponto em que a solução do caso da VARIG precisa do gerenciamento do Governo. O Governo não pode omitir-se. O Governo foi feito para governar. E quem governa tem que decidir. E quem decide tem que resolver os problemas. No caso da VARIG, existe solução possível; na minha opinião, existe solução possível.

Como todos sabem, no caso da VARIG, existe o problema do ICMS estadual. As empresas aéreas ganharam no Supremo Tribunal Federal 2 vezes — não foi 1, foram 2. Esse é um assunto encerrado. Então, existe um crédito em 15 Estados.



Com relação a isso, Sr. Presidente, a minha proposta seria a federalização desses créditos. O Governo Federal tem muito mais poder de negociar com todos os Estados do que a VARIG com cada Estado individualmente. Então, o Governo tem que gerenciar a solução. Gerenciando a solução, o Governo vai lá e federaliza esses créditos. Dentro dos esquemas de governo existem possibilidades para isso.

Se V.Exa. me permitir, eu pediria uma certa tolerância, Sr. Presidente, porque são assuntos muito importantes. No que se refere ao encontro de contas, é extremamente importante que se leia aqui parecer jurídico com relação à possibilidade ou não de se fazer o acordo. Então, vou ler o parecer jurídico que temos em mãos:

“Os acordos judiciais pretendidos pelas companhias aéreas encontram amparo constitucional e legal. Nesse sentido, a Lei Complementar nº 73, de 10 de fevereiro de 1993, que institui a Lei Orgânica da Advocacia-Geral da União, prevista no art. 131 da Constituição Federal, autoriza o Advogado-Geral da União a celebrar acordos nas ações de interesse da União.

A autorização legislativa prévia está consubstanciada no art. 1º da Lei nº 9.469, de 10 de julho de 1997, que faculta ao Ministro de Estado a cuja área de competência estiver o assunto autorizar a realização de acordos ou transações em juízo para terminar o litígio nas causas de valor superior a 50 mil reais em que for interessada a União.

Essa autorização legal foi regulamentada pelo Decreto nº 2.346, de 10 de outubro de 1997, que consolida normas de procedimento a serem observadas...”

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - O tempo do amigo está se esgotando. Depois a Mesa vai tomar providências para reduzir o tempo dos expositores, a fim de que os Parlamentares possam assistir a uma palestra, a uma



conferência, a um depoimento, e possam também fazer intervenções. O risco é de ficarmos sem plenário. V.Exa. pode terminar a sua exposição.

O SR. GEORGE ERMAKOFF - Está bem. Muito obrigado.

Então, com relação a isso, é ponto pacífico que existe a possibilidade. Falta vontade ao Governo para resolver esse problema. Inclusive, o assunto foi discutido. O próprio Presidente da República solicitou ao então Presidente do STJ que conversássemos sobre o assunto com o Vice-Presidente da República, Ministro da Defesa à época. Então, esse assunto foi discutido e, todas as vezes em que o discutimos, o então Presidente do STJ disse, com firmeza, que era possível fazer o acordo judicial.

Trata-se, portanto, única e exclusivamente, de vontade do Governo de fazer o acordo judicial. Não existe impossibilidade jurídica. Não sou advogado, mas as informações que me foram passadas são claras e inequívocas no sentido de que a legislação atual prevê a possibilidade de se fazer esse acordo.

Já vou concluir, Sr. Presidente — V.Exa. me desculpe ter ultrapassado o tempo. Creio que, com essas 2 fontes, é absolutamente possível que se construa uma engenharia de solução para o problema da VARIG. Sugiro a atuação do BNDES, que tem alta experiência em todas essas questões de reestruturação societária, reestruturação financeira e, inclusive, privatização. Estou falando em privatização porque grande parte dos credores da VARIG são credores públicos, que, eventualmente, dentro de um grande pacote, poderiam talvez, momentaneamente, virar acionistas, e o BNDES se encarregaria de colocar no mercado, porque a VARIG, como uma empresa eventualmente saneada, teria a mesma condição de outras empresas que estão indo ao mercado e conseguindo recursos no próprio mercado de capitais.

Portanto, Sr. Presidente, é absolutamente necessário que se tenha uma política de aviação civil que possa resolver diversos outros problemas. Mas o problema da VARIG, creio, é hoje, neste momento, o mais grave e o mais urgente a ser resolvido.

Louvo, inclusive, a criação da ANAC — estou vendo ali a diretoria da ANAC. Acho que o Governo tem de trabalhar um pouco mais acelerado com relação à própria ANAC e conseguir fontes permanentes de recursos para essa Agência, coisa



de que ela ainda não dispõe. Assim, temos de solucionar alguns problemas com relação à ANAC.

Encerro aqui, Sr. Presidente, e peço providências a todos os senhores e, principalmente, ao Governo, para que este não passe para a história como o governo coveiro da VARIG, o governo que fechou uma empresa que foi a maior da América Latina. É o apelo que faço. Tenho para mim que esse será o pensamento da grande maioria dos brasileiros, desde que tenham acesso a algumas informações que ora não têm.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Muito obrigado, Sr. George Ermakoff, pelo depoimento que nos prestou.

Informo que o requerimento foi feito pelo Deputado André Costa, membro desta Comissão, na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio — cujo Presidente se faz representar aqui pelo Deputado Nelson Marquezelli — e na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, representada aqui pela Deputada Vanessa Grazziotin, que desde o início está nos honrando com sua presença.

O Regimento Interno prevê o tempo de 20 minutos para cada expositor. É evidente que temos quantidade muito grande de convidados e não podemos grosseiramente afastá-los. Assim, vamos reduzir o tempo a ser concedido aos autores, que também teriam tempo maior, a 5 minutos para cada um. Regimentalmente, os Deputados que falarão posteriormente terão 3 minutos.

Com a palavra o Deputado André Costa.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ COSTA - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Antes de mais nada, gostaria de agradecer ao Sr. Ministro da Defesa, Waldir Pires, que esteve conosco até há pouco. A presença de S.Exa. nos brindou com o entendimento estratégico, trazendo à baila a razão de Estado, o interesse nacional. Embora o Ministro não tenha falado em nome do Presidente da República, deixou de forma contundente essa clareza. Portanto, não cabe aqui repetir essas razões, que já são, de fato, conhecidas.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Se pudermos guardar um pouco mais de tranqüilidade e calma na conversação individualizada ou nos diálogos, ouviremos melhor o Deputado André Costa.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ COSTA - Como dizia, essa razão de Estado já ficou bem esclarecida na palavra do Sr. Ministro de Estado que aqui esteve até há bem pouco tempo.

Deteria minha curta fala em 2 parâmetros que envolvem diretamente o Governo do Presidente Lula, que iniciou seu mandato pedindo a seus Ministros que estudassem, que analisassem com carinho um plano para salvar a VARIG ou evitar a falência daquela empresa, já no início de 2003. A fala do Planalto tem sido contraditória nesse sentido, ao alegar inclusive o próprio Presidente que o Governo não vai salvar da falência empresas privadas. Trata-se de uma concessionária, como o Ministro já explicou muito bem, inclusive ressaltando exemplos na Europa Ocidental, mais particularmente na Inglaterra, no caso da intervenção na British Airways.

Lembro também que, em pleno período neoliberal de Margaret Thatcher, a ex-Primeira Ministra fez o mesmo com a Rolls-Royce, símbolo daquele país, fabricante de turbinas, portanto empresa estratégica para a área de aviação civil.

Pois bem. O objetivo maior desta audiência parece ser exatamente desobstruir os entendimentos. O que está por trás disso? Primeiro, essas falas contraditórias do próprio Governo: uma quando da sua assunção, em 2003; outra agora, mais claramente defendendo uma solução de mercado pura e simplesmente. Pode até haver uma saída de mercado. O Presidente Bottini relatou o que vem sendo feito a esse respeito. Mas ficaram no meio do caminho várias soluções.

Ainda na primeira gestão do BNDES neste Governo, tendo à frente o Prof. Carlos Lessa, havia o entendimento do ajuste de contas, deixando já como leite derramado — o que não cabe ressaltar, porque não ajuda em nada a solução — os argumentos de administração temerária que pudesse ter ocorrido com a Fundação Ruben Berta, à frente da companhia nos últimos 15 anos. Se salientássemos esse lado, teríamos que salientar o outro: as sucessivas crises por que passou a aviação civil internacional. E a VARIG não foi exceção.



Temos hoje exemplo de eficiência de outras empresas, mais precisamente a GOL, como citado pelos jornais, que não vivenciou a crise do início dos anos 90, o congelamento das tarifas e tudo o mais.

No meu entendimento, a solução passa pelo Governo, sim, inclusive porque é mais devedor do que credor da VARIG, e está perdendo nos tribunais. As ações podem ser julgadas em última instância, mas pode ser tarde demais, inclusive pela situação premente e urgente de saneamento da VARIG.

Houve um programa de saneamento que não foi levado a cabo. Ao final, o Ministério da Fazenda e a própria Ministra Dilma Rousseff tiveram outro entendimento, a Casa Civil se manteve indiferente, e o plano não surtiu efeito, não foi levado a cabo.

Solução há, portanto, mas passa em grande parte pela vontade política. Não se está relacionando claramente — e quanto a isso não foram tão enfáticos o Ministro e os outros expositores — o drama social dos 50 mil empregos diretos e indiretos. Se levarmos em consideração as famílias e empresas afins, chegaremos a 100 mil brasileiros. Está-se debatendo a questão estratégica da aviação civil e a sua maior empresa, a mais emblemática.

Para não me estender muito, Sr. Presidente, pois os Parlamentares temos 3 minutos, acredito que, mesmo com a mudança do tom do Planalto, o atual Governo não tenha perdido por completo a razão de Estado, como ficou claro na fala do Sr. Ministro, ou mesmo o simbólico, a simbologia, a imagem internacional do País, o que a VARIG sempre representou. Diga-se de passagem que, embora empresa privada, a VARIG sempre exerceu papel até de Estado. A política externa brasileira fez uso da VARIG em vários momentos, como na abertura de linhas que não tinham lucratividade clara na América Latina, na África. Houve aporte ao Estado brasileiro em toda a história da VARIG. Não é apenas mais uma empresa, não fosse também uma concessionária.

Para concluir, quero acreditar na presença do simbólico ainda como entendimento estratégico do atual Governo, já que há pouco a sociedade brasileira acompanhou a ida ao espaço do primeiro astronauta. Ficou claro que não havia retorno concreto para a comunidade científica, mas uma simbologia que poderia ser



defendida, e é defensável. Com esse entendimento, Sr. Presidente, gostaria que a audiência atendesse a esses objetivos.

Lembro que a VARIG não está aqui clamando por dinheiro público, como a imprensa por vezes expõe. A União, apesar de credora, é grande devedora da VARIG. Talvez fosse o momento — e lamento a ausência da Ministra Dilma Rousseff, já salientada por um colega Parlamentar — de chegarmos ao entendimento. E esse entendimento passa por uma concertação suprapartidária. Chegou a hora, devido à urgência urgentíssima no trato do tema e a despeito da validade do trabalho dos Srs. Ministros, de não tratarmos mais com intermediários, de concertarmos já e agora audiência com o Sr. Presidente da República, para que, politicamente, e de forma clara e objetiva, S.Exa. se pronuncie quanto à existência de interesse político e estratégico do atual Governo com a VARIG. E não queremos ouvir isso pela fala de um Ministro ou de outro, de um órgão, de uma estatal do atual Governo, mas do próprio Presidente da República, no seu papel fundamental, sobre salvar a VARIG nesse momento, saneá-la, seja numa estatização branca, trocando seus créditos por ações, seja de outra forma. Enfim, não vou pormenorizar os vários planos já colocados na mesa. Há condições para levar a bom termo o saneamento da empresa.

Deixo aqui a sugestão de concertamos uma audiência com o Presidente da República, o mais rápido possível, para que S.Exa. se posicione política e claramente a respeito do problema.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Com a palavra a Sra. Graziella Baggio, Presidenta do Sindicato Nacional dos Aeronautas. V.Sa. dispõe de 5 minutos para sua exposição sobre a crise da VARIG.

O SR. DEPUTADO CLAUDIO CAJADO - Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Pois não.

O SR. DEPUTADO CLAUDIO CAJADO - O Presidente da ANAC foi convidado para esta audiência pública?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Ele já falou.



O SR. DEPUTADO CLAUDIO CAJADO - Muito bem. É que eu não estava vendo...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - É o Dr. Milton Zuanazzi.

O SR. DEPUTADO CLAUDIO CAJADO - Muito bem. É que eu não estou vendo o nome dele na mesa e cheguei mais ou menos 40 minutos após o início da reunião.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO CLAUDIO CAJADO - Muito bem. Só pediria o seguinte: V.Sa. trouxe algo por escrito que pudéssemos ler?

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO CLAUDIO CAJADO - Não?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Com a palavra a Sra. Graziella Baggio.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Boa-tarde a todos os Srs. Deputados e Sras. Deputadas e aos senhores convidados.

Primeiramente, gostaria de agradecer à Comissão o convite.

Início minha fala tentando recuperar um pouco do que os sindicatos do setor, a federação nacional do transporte aéreo, os trabalhadores em transporte aéreo fizeram durante os últimos 6 ou 7 anos.

A grande maioria dos Deputados que aqui lembram deste documento; já o tiveram em mão. É um documento que distribuíamos muitos anos atrás nesta Casa, diuturnamente. Este documento já apontava a crise do setor aéreo e propunha algumas alternativas. Obviamente, essas alternativas só seriam possíveis se houvesse vontade política.

O Deputado André Costa foi muito feliz. Ouvi o Presidente Lula defender, em diversas oportunidades, a manutenção da VARIG. Efetivamente temos instrumentos para salvá-la. Acho que se todos aqui nos sentássemos numa sala, dispostos, independentemente das diferenças, veríamos isso. Há questões jurídicas sendo discutidas na Justiça Trabalhista, de representação etc., mas se nos despíssemos de qualquer diferença, objetivando única e exclusivamente salvar a VARIG, veríamos que há solução.



Fui funcionária da VARIG durante 3 anos, a partir de 1974, trabalhando em terra. Depois fui para a VASP trabalhar em vôo. Mas sou “variguiana” tanto quanto todos os que estão nesta sala preocupados com a sua manutenção. Talvez seja mais “variguiana” ainda depois de assistir aos governos anteriores deixarem a crise do setor chegar aonde chegou: privatização da VASP, fechamento da TRANSBRASIL e, agora, a crise da VARIG.

No que os trabalhadores podem contribuir? Em muito, e já estão contribuindo. É preciso que isso fique claro. Estão dispostos até a contribuir mais para salvar a empresa, que é considerada a melhor empresa em termos de serviços prestados, segurança de vôo e como “embaixada brasileira”.

Neste outro documento, já mais recente, os sindicatos e federações projetam proposta factível para salvar a VARIG. V.Exa. se lembra, pois recebeu isto, Deputado. A maioria dos Deputados recebeu.

Estamos fazendo a trajetória dos últimos 6, 7 anos, que já apontava para essa crise. Sabíamos que se não houvesse disposição política, empenho político desta Casa, do Executivo, não haveria solução.

O setor aéreo ainda não é considerado estratégico. Desculpem, mas preciso confessar isto: nem o governo anterior nem o atual deram prioridade na sua pauta à questão do transporte aéreo brasileiro, mesmo com tantos desempregados que tivemos no setor.

Defendemos as empresas novas. Temos que defender. Afinal de contas, ela tem trabalhadores e presta um bom serviço. Mas não podemos esquecer os 11 mil empregos diretos que a VARIG gera, fora os indiretos e fora os beneficiários do fundo de pensão, que hoje estão numa indefinição muito grande.

Propostas não faltaram, Srs. Deputados. Há mais ou menos 8 meses, um aporte de 75 milhões de dólares foi proposto, sem que os 2 melhores ativos da VARIG fossem vendidos. Sem vender os 2 melhores ativos da VARIG! Acho que o Presidente da VARIG pode reafirmar o que estou dizendo. Porque até hoje há necessidade de aproximadamente 100 milhões de dólares para que os aviões possam voar.



Trabalhamos muito. Aqui estão algumas pessoas que nos acompanharam durante o longo processo para aprovação do decreto de criação da agência que originou até a continuidade das discussões...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - O seu tempo já está esgotado, mas V.Sa. pode contar por mais um minuto, para fazer o encerramento.

A SRA. GRAZIELLA BAGGIO - Muito obrigada.

Participamos de discussão no Ministério da Defesa, sobre aplicação das dezoito resoluções, já decididas pelo Conselho de Aviação Civil. Bastava única e exclusivamente a implantação de 3 resoluções dessas, e a VARIG teria 267 milhões de dólares de lucro — 3 resoluções decididas, mas não aplicadas. Portanto, senhores, perseverança nós temos, e muita.

Democraticamente, estamos aqui para discutir a melhor saída. Esta Casa tem o papel fundamental de somar esforços e exigir que o Governo, definitivamente, por ser questão estratégica, participe do cumprimento do plano de recuperação, proponha alguma operação estratégica de salvamento do que é de interesse do Estado Brasileiro.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Deputado Nelson Marquezelli, em nome da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio.

O SR. DEPUTADO NELSON MARQUEZELLI - Como o ex-Ministro Dornelles tem uma audiência, cedo-lhe minha vez.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - A gentileza de V.Exa. será aceita. V.Exa. está trocado com o Ministro Francisco Dornelles.

O SR. DEPUTADO FRANCISCO DORNELLES - Muito obrigado.

Sr. Presidente, membros da Mesa, meu querido amigo Deputado Nelson Marquezelli, uma empresa brasileira não tem condições de sobreviver se o custo dela no Brasil for maior do que o de sua concorrente no exterior.

A indústria automobilística, por exemplo, está criando, está crescendo, está gerando mais renda e emprego, porque tem tarifa protecionista de 35%. Se eliminarmos a tarifa da indústria automobilística, ela virava pó.



No caso de empresa como a VARIG, ou de uma empresa de navegação aérea ou marítima, se ela não tiver um custo no Brasil inferior ao do exterior, vai sumir. Não é problema apenas da VARIG, mas de todas. De modo que acho que o problema do Custo Brasil é fundamental.

Em relação à VARIG, embora tenha afirmado o Presidente Marcelo Bottini que a empresa está procurando uma solução de mercado, o Governo deve apresentar uma solução de emergência, para que ela não pare. O Governo deve de imediato zerar por 2 anos as tarifas aeroportuárias.

Vamos correr o risco de ter modernos aeroportos, mas sem empresas brasileiras para voar. Ninguém vai cobrar tarifa aeroportuária, porque não teremos empresa brasileira. Não é possível o Governo matar empresas brasileiras como está matando atualmente.

Acho que devia haver uma negociação com os Estados, visando solucionar o problema do ICMS. Da mesma maneira como foi feito com os clubes de futebol, deve ser feito o parcelamento infinito, com carência, para as empresas de navegação marítima. Na qualidade de acionista majoritário dos credores, o BNDES deve fazer e coordenar todo o problema de endividamento da VARIG e dessas empresas. E acho também que o Governo deve honrar a sua enorme dívida com a VARIG.

Sr. Presidente, quero dizer a V.Exa. que o Poder Público é o grande responsável pela crise da VARIG. Ele fez um acordo lesivo e doloso com os Estados Unidos, segundo o qual permitiu que gigantes da navegação voassem para o Brasil, sem contrapartida. Naquela época, as empresas fizeram *dumping* contra a VARIG, que foi obrigada a reduzir os preços para se manter no mercado. O Governo tabelou preços, aumentou impostos e a tarifa aeroportuária e agora diz que não tem nada com isso!

Sr. Presidente, se o Governo Fernando Henrique não tivesse feito o PROER, o Sistema Financeiro Nacional teria arreventado, e toda a poupança dos brasileiros teria ido para o ar. Por que não podemos pensar num PROER das empresas de navegação aérea? O Governo tem que intervir sim e, enquanto não houver uma solução de mercado, tem que apresentar uma solução de emergência.



Minha proposta é que ele pense numa solução de emergência e segure a VARIG enquanto se procura uma solução de mercado. Se não resolvermos o problema do Custo Brasil, todas as empresas de navegação aérea do Brasil vão desaparecer, como já desapareceram as marítimas. O Brasil, porque não quis intervir na época, gasta hoje 4 bilhões de dólares de fretes, pagando às empresas estrangeiras de navegação marítima. É o que vai ocorrer no setor aéreo caso o Governo fique de braços cruzados.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Essas informações dadas pelo Deputado Dornelles são de extrema importância.

Peço a S.Exa., se por escrito tem, que nos deixe, porque provavelmente teremos que constituir Comissão formada pelos Presidentes das 3 Comissões, com os requerentes desta audiência pública, para recolher as informações, a orientação, as abordagens técnicas e políticas.

Por exemplo, o representante do Sindicato dos Aeronautas disse que há um conselho presidido pelo Ministro Waldir Pires, conselho que elabora a política para a aviação civil do Brasil. O Presidente da República, certamente, vai consultar tal conselho. Mas, diante da urgência de uma solução, tenho a impressão de que talvez possamos pedir ao conselho que faça 2, 3 ou 4 reuniões e encaminhe uma solução, uma política para o caso da VARIG, para que a Agência Nacional de Aviação Civil execute. A ANAC foi criada há pouco e não tem instrumental, regimento, normas para funcionamento.

O conselho vai ter que realizar essa tarefa, porque é quem elabora, não é isso? Mas não me cabe tomar conta da reunião.

Com a palavra a Sra. Selma Balbino, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeroviários.

A SRA. SELMA BALBINO - Boa-tarde, Srs. Deputados e demais presentes.

Eu estava ouvindo atentamente. Por acaso, sou também funcionária da VARIG há 22 anos. Mais do que qualquer um dos senhores, que têm conhecimento da crise, como funcionária eu vivo a crise diariamente.

Não vou repetir aqui tudo o que já foi dito, porque acho que precisamos, neste momento, concentrar esforços para achar uma saída a curto prazo para a VARIG e



uma saída a médio e a longo prazo para o setor aéreo, como disseram alguns Deputados que me antecederam.

Os trabalhadores da VARIG têm uma única expectativa neste momento. Quero concentrar todo o meu esforço para externar aqui o sentimento de todos os trabalhadores da VARIG, que desejam que esta Casa e o Senado apresentem solução para empresa que hoje não é dos funcionários, nem da fundação, mas do povo brasileiro.

Nós, ao longo dos últimos 3 anos, incansavelmente, como a companheira Graziella Baggio, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas, disse, mensal e arduamente estamos tentando convencer o Congresso Nacional de que a VARIG e o setor aéreo têm solução, solução que não precisa necessariamente de dinheiro seja do BNDES, seja de onde for.

A VARIG tem um passivo para receber do Governo — todo mundo aqui já sabe. E não apenas do Governo Federal, mas dos Governos Estaduais também. Os Governadores, assim como o Governo Federal, precisam agir. Há Governador que efetivamente já agiu e ajudou. Se a VARIG continua funcionando — temos que ser honestos —, é porque há parcela de contribuição do Governo Federal e do Estadual. Mas tal ajuda foi inócua e não atacaram o problema em profundidade.

Por tudo o que já foi dito aqui, a VARIG tem representação que extrapola qualquer vontade individual. Sem dúvida — isso dito por passageiros estrangeiros com os quais conversamos nos aeroportos diariamente —, o simbolismo da VARIG para o Brasil é algo sem tamanho.

Uma coisa que também precisa ser dita aqui é que a VARIG só está voando — ousou dizer aqui com todas as letras e sem medo de errar — porque os seus trabalhadores têm conseguido que ela continue voando, apesar dos salários atrasados.

Dizem que a VARIG paga mais do que o mercado, que os trabalhadores da VARIG têm mordomias. Isso é uma grande mentira! Os trabalhadores da VARIG têm feito imenso esforço para manter a empresa aberta. Esforço que o Poder Público concedente, com sua parcela de responsabilidade, não tem feito.

Quero traduzir aqui única e exclusivamente o sentimento dos trabalhadores da VARIG em relação à Câmara: que esta Casa aja rapidamente, antes que seja



tarde. Que pressione aqueles que têm o poder da caneta. Esta Casa e o Senado têm como fazê-lo. É isso o que os trabalhadores da VARIG esperam daqueles que elegeram para representá-los aqui. Vamos continuar indo para a rua, vamos continuar tentando sensibilizar os governos estaduais, com o ICMS, e o Governo Federal.

Queremos uma ação rápida desta Casa. É isso o que os trabalhadores da VARIG esperam neste momento. Se isso não ocorrer, eles vão ficar muito decepcionados. Porque a VARIG não emprega 11 mil pessoas e gera 50 mil indiretos não. Ela representa muito mais do que isso. Para os senhores terem idéia, conversei num vôo com o advogado da empresa que serve refeições para a VARIG. Ele me disse: *“Selma, se a VARIG fechar, nossa empresa vai fechar junto, porque 80% do nosso serviço é para a VARIG”*. E não é só a Gate Gourmet que vai fechar não. Muitas médias e microempresas vão fechar junto com a VARIG.

Meu apelo não é o apelo da representante do sindicato não, mas da representante dos trabalhadores da VARIG. Que esta Casa aja rapidamente. A Câmara e o Senado têm poder para tal, mas não exerceram o poder que têm até agora para resolver o problema do setor de transporte aéreo neste País, setor fundamental e estratégico para o Brasil, que está em crescimento e depende do setor aéreo para crescer. A VARIG traz de divisas para este País 1 bilhão e 500 mil reais todos os anos. Isso é pouco?

Então, peço às cabeças pensantes deste Congresso Nacional que reflitam sobre o que representa a VARIG para a Nação, para os brasileiros e não para os funcionários.

Obrigada. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Com a palavra a Deputada Vanessa Grazziotin.

A SRA. DEPUTADA VANESSA GRAZZIOTIN - Em primeiro lugar, cumprimento a direção das 3 Comissões, de Desenvolvimento Econômico, de Relações Exteriores e de Defesa Nacional e de Trabalho, e todos os convidados.

Da mesma forma que fez a companheira Selma, se assim me permite chamá-la, não quero demorar falando sobre o que já foi dito aqui e do que foi dito fartamente ontem no Senado, embora o assunto seja muito importante, porque não



tem sido uma luta fácil. Quem lê jornais, vê televisão ou escuta rádio percebe que há uma opinião não pública, mas da mídia, extremamente desfavorável a essa luta correta e justa da VARIG, apoiada por parcela significativa de Parlamentares.

Nunca é demais que um funcionário da VARIG venha aqui dizer que seu salário não é de marajá. Estamos fazendo um grande esforço para ajudar a salvar uma empresa importante para o País, por isso estamos nesta audiência pública. Acompanhei de longe a reunião realizada, ontem, no Senado, que foi importante. Começou pela manhã e acabou às 4 horas da tarde. Ela chegou a alguns resultados, como, não tenho dúvidas, chegará a nossa. Nós vamos iniciar o debate e concluir com a apresentação e aprovação de medidas objetivas no sentido de mobilizar ainda mais o Parlamento e contribuir para que a solução para esse problema chegue o mais rápido possível.

Quero rapidamente fazer alguns questionamentos. As senhoras e os senhores estavam ontem no Senado Federal e hoje estão na Câmara dos Deputados debatendo a situação financeira e econômica de uma empresa privada. Por que será? Ao mesmo tempo, pergunto: a VARIG é importante para o País? É importante para o povo brasileiro? É importante para o setor? O que representa a VARIG? É uma empresa qualquer?

Se não fosse importante, se fosse uma empresa qualquer, se não tivesse um papel estratégico no País, se não fosse o símbolo que muitos tentam negar, não estaríamos aqui hoje e as senhoras e os senhores não teriam estado ontem no Senado. Não estariam mobilizando, eu não ousaria dizer, a unanimidade dos Parlamentares brasileiros, mas a grande e esmagadora maioria que é a favor da recuperação da empresa.

Fico triste quando vejo, em revista da semana passada, matéria cujo título diz: *“Razões para não ajudar a VARIG”*. Uma delas é que as linhas estão sendo absorvidas por outras empresas, mas não dizem que teremos com isso um duomonopólio, como disse o pessoal da TGV. Isso basta? Devemos ficar satisfeitos com a absorção das linhas da VARIG pelas duas outras empresas? Será que isso é uma razão para não ajudar a VARIG?

A revista diz que uma ajuda pública não resolverá o problema. Diz também que sua administração está em mãos temerárias e fala da Fundação Ruben Berta,



desconhecendo que essa Fundação foi afastada da administração da empresa e que existe outra atuando no processo de recuperação da VARIG. Enfim, a matéria levanta argumentos que podem ser desmontados um a um.

Outra coisa que a revista diz é que VARIG não é um símbolo. Ora, olhando outras informações, a VARIG tem a mesma idade da Iberia. Que importância tem a Iberia para a Espanha, país mais desenvolvido do que o nosso? Que importância tem, Deputado Alceu Collares, a Iberia para a Espanha, empresa da mesma idade da VARIG, de 1927? A VARIG é mais antiga e tem mais experiência; nasceu antes do que a Air France e a British. Quer dizer que ela não tem importância alguma? E o fechamento da VARIG vai ajudar no quê?

Vai perder posições, conforme li num belíssimo artigo publicado em um dos nossos jornais há pouco tempo? Vai perder espaço nos aeroportos internacionais, o qual não conseguiremos recuperar nem em 20, 30 ou 40 anos? Isso sem falar, segundo já foi dito, na quantidade de empregos diretos e indiretos que poderão ser perdidos, causando um sério transtorno para a economia do País. Então, eu não tenho dúvida. E o Congresso Nacional demonstra isso. Os senhores conseguiram algo inédito. Nesta Mesa, estão ou passaram, como também no Senado, Parlamentares de todos os partidos políticos, que apóiam ou fazem oposição ao Governo, neoliberais, socialistas e até comunistas, enfim, todos se uniram em torno de uma causa.

Isso é importante. Precisamos sensibilizar, sim, o Governo para que ele dê sua contribuição. Eu não chegaria ao ponto de dizer aqui o que muitos já estão dizendo, que vamos estatizar. Não que eu seja contra empresas estatais, pelo contrário, sou a favor da atuação de estatais em setores estratégicos. A INFRAERO, por exemplo, é uma empresa estatal que atua no setor. Então, não por isso. Mas não sei se é o momento de falar e defender essa teoria.

Agora, o Governo tem formas de ajudar. Tem formas e a obrigação de ajudar. Aquele discurso de que o Poder Público não pode injetar dinheiro em empresa falida tem de ser repellido por todos, porque não se trata disso. Primeiro, nunca ouvi nenhuma das senhoras e dos senhores pedir qualquer centavo do Governo, qualquer centavo de dinheiro público. Pelo contrário, as saídas existentes podem vir do Governo, de outra forma. A lei de recuperação judicial aí está.



A INFRAERO não deveria dizer bobagens, assustando, como fez o Cônsul dos Estados Unidos, de quem não se poderia esperar outra coisa, pois ele tem interesse, sim, no fechamento de uma empresa de bandeira brasileira do porte e da importância da VARIG. O Cônsul tem razão, mas a INFRAERO jamais poderia assustar e afastar aqueles que ainda são seus clientes, aqueles que ainda ajudam a manter a VARIG. Há várias opções de ajuda e que estão sendo levantadas aqui.

Fala-se muito em encontro de contas. A VARIG deve, segundo lemos na imprensa, em torno de 7 bilhões de reais, mas tem a receber aproximadamente 5 bilhões e 800 milhões de reais, o que é quase elas por elas. Isso não salvaria a VARIG. Isso resolveria todos os problemas da empresa.

Só fiquei sabendo ontem que, desses 5 bilhões e 800 milhões de reais, 4 bilhões e 600 seriam devidos pelo Governo Federal, por conta de créditos e planos econômicos, e 1 bilhão e 200 milhões pelos Governos Estaduais. Salvo engano, os 5 maiores devedores seriam o seu Estado do Rio Grande do Sul, Deputado Alceu Collares, o meu Estado do Amazonas, o Estado de São Paulo, o de Minas Gerais e o de Pernambuco. O Rio de Janeiro não consta mais na lista, porque fez acordo e já está negociando o pagamento. Não é preciso dinheiro vivo, papel reconhecendo a dívida junto ao Governo Federal já ajuda a VARIG.

Finalizando, quero apoiar tudo o que já foi dito aqui. Vamos, a Comissão de Trabalho, a Comissão de Defesa, a Comissão de Desenvolvimento Econômico, apresentar e protocolar, hoje, um pedido de audiência com o Presidente Lula. Não é um pedido do Deputado Alceu Collares, do Coronel Alves ou do Deputado Anivaldo Vale.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Das Comissões.

A SRA. DEPUTADA VANESSA GRAZZIOTIN - Vamos sensibilizar o Senado a encaminhar junto o mesmo pedido. Faremos uma audiência conjunta com o Presidente da República. Essa seria uma proposta à qual dou total apoio

Quanto à dívida dos Estados, vamos nos mobilizar, cada uma das bancadas — eu me proponho, pelo Estado do Amazonas, a fazer essa mobilização —, para procurarmos o Governador do Estado. Seria importante que nos fossem repassadas as informações a respeito da negociação feita pelo Rio de Janeiro para que possamos encaminhá-la, nos mesmos moldes ou algo parecido. Temos



Parlamentares de vários partidos no Estado, mas todos, não tenho dúvida alguma, estão dispostos a ajudar.

Por fim, Sr. Presidente, acho que a Comissão de Trabalho deveria formar uma subcomissão para acompanhar o problema dos demitidos. Em 2002, 32 pilotos foram demitidos por justa causa, de acordo com a demissão formal, mas a razão verdadeira é que naquela época eles já haviam levantado a possibilidade de administração temerária na empresa. Em vez de isso ter sido verificado, sofreram com a demissão.

Eles estão ganhando todos os seus processos na Justiça, mas é preciso debater o assunto. Para não discutirmos esse assunto aqui e agora, sugiro que o nosso Presidente crie uma subcomissão para ir à empresa responsável pela recuperação judicial da VARIG, a Alvarez & Marçal, e, ao mesmo tempo, procurar a Justiça Trabalhista para dar total e irrestrito apoio a esses trabalhadores.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Com a palavra o Sr. Márcio Marsillac, representante dos trabalhadores do Grupo VARIG.

O SR. MÁRCIO MARSILLAC - Deputado Alceu Collares, Deputado Coronel Alves, Deputado Anivaldo Vale, gostaria de agradecer mais uma vez a oportunidade de estar na Casa esclarecendo e discutindo assuntos concernentes à VARIG. Agradeço também aos Deputados autores do requerimento que provocou esta audiência pública num momento tão oportuno quanto este.

Entendemos que o momento é oportuno porque a nossa percepção é de que estamos conseguindo no presente sensibilizar o Governo da necessidade de sua participação pró-ativa na solução desse problema. Trata-se de uma empresa privada com plano de recuperação, que está sob a égide da nova lei de falências e recuperação de empresas, mas o Governo é o seu maior credor, 60% da empresa. Como faríamos a recuperação e a reestruturação da empresa, se a União, que é credora de 60%, não participar desse processo? Então, é preciso que, por meio das estatais e de sua representação, o Governo participe desse processo de reestruturação. Sem isso será impossível essa recuperação lograr êxito.

Particpei ontem da audiência no Senado e, para fazer justiça ao Presidente da INFRAERO, Brigadeiro J. Carlos, quero dizer que a imprensa pinçou de dentro da



sua declaração uma observação da qual fez uso infeliz. Estávamos juntos na audiência e sabemos que ela não reflete, temos certeza, a opinião do Brigadeiro, o Presidente da INFRAERO, a conotação atribuída pela imprensa.

Sem sombra de dúvida, o discurso foi muito mais longo, dentro de outro contexto, e o Presidente da INFRAERO, tenho certeza, alertava para a urgência de todos os participantes, de todos os envolvidos encontrarem uma solução, porque é necessário efetivamente urgência nisso.

Mas só para termos um exemplo de como esse assunto está sendo tratado, a própria Deputada Vanessa Grazziotin mostrou a reportagem de uma revista semanal importante do País que alega motivos para não se ajudar a empresa. Ao lermos a matéria, percebemos que todos os pontos ou já foram superados ou não têm fundamento para estarem ali mencionados.

Com relação às demissões, é um ponto que gostaríamos de abordar, porque, originalmente, provocamos a Comissão de Trabalho para discutir essa questão, a qual depois se juntou às outras duas Comissões para debater o problema da VARIG. Isso foi muito positivo para nós.

Mas, efetivamente, ainda temos pilotos que estão no ostracismo do trabalho, porque, por normas administrativas, um piloto não pode renovar a sua carteira se não tiver vínculo empregatício. Quem os leva até a agência para renovar a carteira é o próprio empregador. Como estão demitidos, não podem renovar a carteira, e o mercado exige uma carteira válida para uma admissão, ou seja, cria-se um círculo vicioso, e o ostracismo é total. Há 4 anos e meio temos um grupo de pilotos fora do mercado de trabalho, e temos que dar uma solução a esse problema. Levamos o problema à atual administração da VARIG, mas, infelizmente, não obtivemos êxito em uma solução concreta para essa questão.

Outro ponto que gostaria de salientar é que aprovamos o plano de recuperação no dia 19 de dezembro. O passivo, a dívida concursal da VARIG está repactuada, como disse o Presidente Marcelo Bottini, com carência de 3 anos e alongamento de 4 e 7 anos. Então, esse não é o problema atual da VARIG. Volto a dizer: o encontro de contas é importante? É. Se ele fosse feito agora, a VARIG estaria na mesma situação. Então, são 2 estágios de problemas que pretendemos rapidamente abordar aqui.



Dizer que a VARIG é importante para o País é repetir tantos outros discursos que já têm sido feitos, em vários momentos, em vários anos, por vários Parlamentares, conforme disse a Deputada Vanessa Grazziotin, tanto da Oposição quanto da base de apoio do Governo, não só do atual, mas do próprio Governo Fernando Henrique Cardoso, ainda em 2002. Essa é uma empresa que, com toda a crise que vive, faturou, no mês de março, 216 milhões de dólares. E março não é um mês nobre na aviação, mas um dos mais complicados. Isso, multiplicado por 12, traz um faturamento anual de 2,6 bilhões de dólares ao ano.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - O tempo de V.Sa. está se esgotando. V.Sa. dispõe de mais 1 minuto para completar a sua participação.

O SR. MÁRCIO MARSILLAC - Rapidamente, o que quero dizer é o seguinte: há solução, sim, para curto e longo prazos. O longo prazo está repactuado dentro do plano de recuperação. No curto prazo, foi elaborado pela empresa Alvarez & Marçal um plano emergencial para enfrentar justamente esse primeiro semestre, o problema de fluxo de caixa. Pede prazo e carência para todos os fornecedores da VARIG, inclusive os estatais; pede para os trabalhadores nada menos do que 2.900 demissões para a adequação do quadro de trabalhadores e 30% de redução salarial para aqueles que permanecerem até o final do ano.

É muito pesado para todos. Entendemos que, se todos fizerem esse esforço, no curto prazo, essa empresa estará viva e poderá implementar seu plano de recuperação, resolvendo o seu problema de médio e longo prazos. Esse é um ponto importante, e é necessária a participação do Governo para resolver essa questão de curto prazo. É isso o que queremos dizer.

As idéias são muitas, já foram expostas ontem no Senado, e poderemos nos aprofundar em outros momentos para qualquer Deputado que queira, mas o que temos a dizer aqui é que há solução, sim, sem o uso de dinheiro público.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Agradeço ao Sr. Márcio Marsillac a participação.

Com a palavra o Deputado Nelson Marquezelli, que havia trocado com o Deputado Francisco Dornelles, que estava imediatamente após a sua assinatura, na ordem de inscrição.



O SR. DEPUTADO NELSON MARQUEZELLI - Obrigado, Sr. Presidente.
Deputado Alceu Collares.

Hoje, a palavra que mais nos tranqüilizou foi a do Presidente da VARIG, Marcelo Bottini, quando disse que ele já está na nova lei de recuperação da empresa. Isso é importante. Com a consultoria da Alvarez & Marçal, empresa que conheço, muito boa, de excelente qualidade, e com todo o programa preparado, não tenho mais receio quanto à recuperação da VARIG.

Acho que o atual Governo não está pensando em algo importante para o País, que é o domínio internacional de nossas rotas. É uma questão de segurança nacional.

O Sr. George enfocou de leve, com muita propriedade, essa posição da presença da bandeira brasileira, do nosso espaço aéreo. É importante isso.

Quanto à parte financeira, com o plano já estabelecido, tenho certeza de que a VARIG agora é um problema de confiabilidade. Se é importante para o Brasil, para os acionistas, para os funcionários e suas famílias, para os fornecedores, para os usuários, é muito mais importante para o Governo brasileiro a permanência da VARIG voando.

Se a VARIG é credora do atual Governo e do anterior, que fez investimentos maciços no mercado financeiro brasileiro — hoje as instituições financeiras alcançam um dos maiores recordes de lucros nas suas atividades —, por que não, pelo menos, os Estados e a União pagarem o que devem à VARIG?

Tenho a impressão de que só com isso, Sr. Presidente Alceu Collares, já se teria injeção no capital de giro da empresa, para que ela pudesse decolar novamente com facilidade.

A nossa preocupação nesta Casa seria exigir do Governo brasileiro o cumprimento do seu débito com as empresas aéreas do País. Isso a sociedade exige, e nós deveríamos bater nessa tonalidade.

Já estão transitadas em julgado muitas ações em que o Governo é devedor. Devemos pressionar os Ministérios da Fazenda e do Planejamento para que, num prazo bem curto, cumpram com a sua obrigação em saldar seus débitos com as empresas aéreas brasileiras, mormente a VARIG.

Esta é a minha posição.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Concorria-me uma preocupação. Perguntei ao Sr. Marsillac se, no processo de recuperação, o Estado não tem representação. Ele informou-me que provavelmente seja uma falha da lei, porque o Estado, se está cobrando dívidas tributárias e fiscais, não pode estar no processo. Se o Estado brasileiro estivesse envolvido no processo de recuperação, há muito tempo já teria feito acordo, porque o risco de ele perder tudo é evidente.

O SR. DEPUTADO NELSON MARQUEZELLI - Ele é fornecedor e beneficiário.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Se a lei não permitiu, falhou, porque o crédito tributário ou fiscal é da Nação, não do Estado em si, que deveria estar na negociação, sem dúvida alguma, representando os seus interesses na cobrança da dívida tributária fiscal.

Com a palavra o Sr. Osvaldo Curi de Souza, Presidente do Conselho de Curadores da Fundação Ruben Berta.

O SR. OSVALDO CURI DE SOUZA - Deputado Alceu Collares, demais Deputados e Deputadas, companheiros da Mesa, demais presentes, boa-tarde. Gostaria muito de prestar alguns esclarecimentos fundamentais no que se refere à Fundação Ruben Berta, instituição de 60 anos que colaborou profundamente para que tivéssemos uma grande VARIG.

A Fundação tem 83 mil beneficiários em todo o País, do Oiapoque ao Chuí, e colocou os seus ativos à disposição para manutenção e sobrevivência da VARIG. Ainda hoje mantém empresas controladas como garantia de empréstimos à VARIG.

Existe uma quantidade enorme de inverdades e de injustiças. Atacar a Fundação foi uma estratégia daqueles que queriam destruir a VARIG. Essa é a realidade. Quanto às histórias de que os salários e os ganhos da Fundação são enormes, é uma inverdade.

Os 7 membros do Conselho de Curadores e os 78 do Conselho Deliberativo não recebem nenhuma remuneração. Os membros das Comissões também não têm nenhuma remuneração. A Fundação possui 450 funcionários e apenas 1 diretor — não 200, como dizem. Entrego à Mesa documento que contém a remuneração pertinente aos funcionários da Fundação Ruben Berta.



Repito: o objetivo é destruir a VARIG. A primeira etapa desse processo de destruição foi atacar a controladora: a Fundação Ruben Berta.

Gostaria também de esclarecer alguns aspectos que considero extremamente importantes. O projeto de recuperação judicial da VARIG, distinto da maioria das situações similares em outros países, não provocou nos credores nenhuma redução de dívida. Os credores não reduziram em nada os seus direitos; muito pelo contrário, têm correções pertinentes: IGPM mais 4,75%. Apenas ocorreram alongamentos.

No caso da Aerolíneas Argentinas, nossa vizinha aqui da Argentina, país tantas vezes criticado injustamente, 90% da dívida da empresa aérea foi jogada fora. Hoje, o Governo tem uma responsabilidade ainda maior, porque, das 3 classes de credores, duas são dominadas por ele: a classe 2, com a intervenção no AERUS, e também a classe 3, pelo posicionamento das empresas estatais e das empresas mistas.

Portanto, é muito claro para nós que é fundamental uma participação efetiva do Governo brasileiro na solução do caso da VARIG.

Seria injusto dizer que o Governo do PT não tem ajudado a VARIG; seria uma mentira e uma injustiça. Tem ajudado, sim, mas não o suficiente. Talvez não tenha atacado a causa fundamental do problema. Esta tem sido a falha dos Governos em geral e muitas vezes do Estado brasileiro, representado em parte pelos senhores: não olhar com profundidade os problemas.

No Brasil, as pessoas olham muito as manchetes e muitas vezes não têm nem o cuidado de ler o texto totalmente. O desconhecimento por parte das autoridades brasileiras e dos membros da Câmara dos Deputados — os senhores me desculpem — e do Senado Federal ao problema VARIG é enorme. O problema é complexo, é muito grande e se arrasta por muitos anos.

Vou dar um exemplo muito rápido dessa situação, porque o tempo é muito curto. O AERUS não foi criado para atender aos interesses dos trabalhadores; foi um trabalho desenvolvido pelo Ministério da Aeronáutica, preocupado com a segurança de vôo.

Com a mudança dos hábitos, com uma situação muito normal no País de as pessoas terem 1, 2, 3 famílias, o que acontecia? Muitas vezes, um comandante, perto da sua aposentadoria, pagava 1, 2 pensões e tinha filhos pequenos. O



Ministério da Aeronáutica observou, por intermédio de seus especialistas, num trabalho de primeira linha, científico, que existiam riscos de acidentes aéreos, e o País, que era respeitado pela sua aviação, pelo seu trabalho no transporte aéreo nacional e internacional, corria risco de acidentes aéreos.

Nessa linha, o Ministério preparou um estudo profundo, pelo qual obrigaria, por meio das concessões, a que todas as empresas aéreas viessem a ter um fundo de pensão, objetivando dar tranqüilidade principalmente aos comandantes das aeronaves, mas com abrangência também aos comissários, engenheiros, inspetores e técnicos.

O que foi feito pelo Governo daquela época? Um trabalho excelente, em que foi observado que não bastaria a participação da patrocinadora e do participante, aquele funcionário da empresa; era fundamental um colchão de dinheiro para atender aos aspectos atuariais. Foi elaborado, então, um decreto em que se estabeleceu que, por 30 anos, 3% de todo o valor envolvido pertinente aos vãos nacionais seriam utilizados para garantir essa situação.

Após 8 anos do Governo Collor, o DAC baixou uma portaria extremamente simples e paralisou esse processo. Então, um dos grandes problemas atuariais que hoje sofre o AERUS é provocado por uma decisão de governo.

O que ocorre? Muita coisa foi provocada por decisões de Governo. A VARIG tem culpa? Tem. A Fundação Ruben Berta tem culpa? Tem. Qual é a grande culpa da Fundação Ruben Berta e da VARIG? As duas sempre tiveram postura de estatal, sempre entenderam que havia necessidade de se resolver as situações de maneira adequada, conversando de maneira bastante polida. Nunca houve grande agressividade por parte da VARIG e da Fundação.

No Governo Sarney, o problema provocado por se evitarem as correções nas tarifas a valor presente gira em torno de 7 bilhões de reais. Pergunto aos senhores: que empresa brasileira sobreviveria, como a VARIG até hoje, se tivessem retirado do seu caixa 7 bilhões de reais? A Vale do Rio Doce? A Gerdau? O Grupo Votorantim? Quem teria suportado isso?

É muito simples fazer essas análises superficiais, indevidas e incompletas. Paralelamente a isso, a grande realidade é que existe interesse muito grande de concorrentes nacionais e internacionais para o fim da VARIG. Essa é a realidade.



Políticas do passado de leva o filé *mignon*, mas também leva o osso acabaram. Hoje só se leva o filé *mignon*. Isso é realidade. Podemos colocar um pano em cima, querer culpar a Fundação Ruben Berta, mas a estratégia de culpar a Fundação Ruben Berta por todos os problemas, volto a repetir, era uma intenção específica de destruir a VARIG. O que querem é destruir a VARIG.

Se os senhores quiserem efetivamente fazer algo, sejam rápidos, muito rápidos, porque audiências públicas já foram muitas. Talvez outras virão, mas deve haver, por parte do Executivo, do Governo Federal, uma pressão de Estado. Jamais culparia o PT, até porque votei nele. Não vejo como responsabilidade do PT o que está acontecendo, isso passou por inúmeros Governos e inúmeras filosofias de Governo. Então, repito aos senhores, entendo que só por meio de uma ação rápida, uma pressão por parte da Câmara dos Deputados, do Senado Federal, a Presidência da República poderá permitir uma solução para a VARIG. Se essa solução não vier, teremos mais uma grande injustiça neste País.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - V.Sa. tem mais 1 minuto para completar a sua exposição.

O SR. OSVALDO CURI DE SOUZA - Eu diria aos senhores, seria um crime contra o modelo social da Fundação, que sempre teve como objetivo a justiça social, coisa que se fala muito mas que se exerce muito pouco na prática.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

A SRA. DEPUTADA JANDIRA FEGHALI - Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Com a palavra a Deputada Jandira Feghali.

A SRA. DEPUTADA JANDIRA FEGHALI - Minha preocupação Sr. Presidente, é que a nossa reunião de bancada vai tratar exatamente da VARIG e vou precisar ir até lá e não posso aguardar minha inscrição, mas quero reforçar uma proposta que já existe na Casa de uma CPI sobre a situação da VARIG. Essa proposta da Deputada Luciana Genro, se não me engano, deveria ser assumida pelas Comissões.

É muito difícil, e aqui não vai uma acusação individual a ninguém nem ao Dr. Osvaldo, imaginar que a VARIG chegou a esse estado sem que a Fundação Ruben



Berta não tivesse problemas de gestão temerária. É muito complicado ouvir isso sem reagir. É um absurdo que uma empresa lucrativa, que vive lotada...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - V.Exa. está debatendo a matéria, não é uma questão da ordem.

A SRA. DEPUTADA JANDIRA FEGHALI - ...que sai de uma situação de lucratividade para uma situação de absoluto prejuízo, e a Fundação Ruben Berta venha dizer que não tem culpa nenhuma nessa história.

Então, a CPI talvez seja o caminho melhor para se apurar a gestão temerária que a VARIG sofreu nesse período todo para além da análise complexa de todo o processo vivido por essa empresa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Com a palavra a Deputada Luciana Genro.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sr. Presidente, quero começar também pela fala do representante do Conselho, porque me causou certa ansiedade ouvi-lo dizer que a Fundação Ruben Berta é um modelo de gestão dos trabalhadores, e sempre dialogou e não tomou atitudes agressivas.

Queria saber mais sobre isto que tenho em mão: um informe com fotos e nomes de pilotos que foram demitidos arbitrariamente por uma alegada justa causa, quando, na verdade, estavam justamente denunciando as malfeitorias realizadas em 2002 e que levaram a essa situação que a VARIG vive hoje. Eles foram demitidos arbitrariamente e perseguidos por serem ligados a Associação dos Pilotos da VARIG — APIVAR, que estava a frente do movimento para denunciar a má gestão da companhia. Esta foi um dos elementos, sim, fundamentais para a situação de hoje, embora saibamos que os problemas do Plano Collor e o congelamento de tarifas também contribuíram muito.

Fiz esse pedido de CPI porque tenho a convicção de que é necessário haver uma investigação profunda para punir os responsáveis que levaram a VARIG a essa situação.

A Fundação Ruben Berta é parte fundamental da lógica que levou a VARIG a essa situação. E o pior, Sr. Presidente, é que diz ser uma fundação que administra em nome dos trabalhadores. Isso é trágico, porque, para mim, a melhor forma de se administrar uma empresa é a partir do controle de seus próprios trabalhadores.



O problema é que a Fundação Ruben Berta não representou os interesses dos trabalhadores. Acabou se transformando, na minha opinião — eu disse isso ontem no plenário, vou repetir, porque não falo pelas costas —, em uma burocracia afastada dos interesses daqueles que pretendia representar e certamente afastada da intenção inicial do seu fundador, Ruben Berta, o que levou a companhia a essa situação trágica. E perseguiu, demitiu aqueles que estavam justamente apontando esses problemas.

Quero também me dirigir ao atual Presidente da VARIG, pois o que sabemos é que a empresa tem procrastinado as decisões no sentido de recorrer, recorrer, e recorrer, quando poderia dar um fim a esse processo. Mais de 80% dos pilotos já foram reintegrados e ainda há um grupo que está tendo que lutar na justiça. E daqueles que foram reintegrados muitos estão sendo novamente desintegrados. Então é preciso que a empresa reconheça a injustiça que foi feita contra esses trabalhadores.

Não vou repetir as questões que foram levantadas aqui por outros Parlamentares sobre a importância da VARIG. A revista *ISTOÉ* desta semana traz matéria muito interessante em defesa da tese da estatização da VARIG para posterior venda. Nós passamos uma década em que falar de estatização era uma heresia, mas ficou demonstrado que as privatizações e o livre-arbítrio do mercado nem sempre são a melhor opção para a gestão daquelas áreas de interesse estratégico do País, e a aviação, não tenho dúvida alguma, é uma dessas áreas.

De qualquer forma, existe um plano de recuperação que deveria ser implementado, porém se o Governo não fizer a sua parte não poderá ser implementado. Confesso que tenho alergia quando se fala em demissão, mas, enfim, essa é a situação atual.

O problema do AERUS e da situação dos trabalhadores vamos ter que seguir debatendo. O importante agora é garantir que a VARIG não caia. Para isso, Selma, precisamos da caneta do Governo. A Câmara e o Senado não têm caneta para resolver o problema da VARIG.

Nós temos o papel de fazer pressão política e é isso que estamos fazendo com essas audiências intermináveis, em que muitas vezes se repetem as mesmas coisas. Ontem, no Senado; hoje, aqui na Câmara. São importantes politicamente



para que possamos fazer um movimento de pressão frente ao Governo Lula. Agora, se o Governo não tomar uma atitude, o Congresso fica de mãos amarradas.

O seu apelo é importante, mas precisa ser dirigido ao Governo Lula. Não se trata de problema de partido, se alguém é ou não do PT, se votou ou não no PT. Eu votei também no PT e me decepcionei, como eu acho que a grande maioria do povo brasileiro. No entanto, o problema não é de partido; o problema é de governo, e o Governo tem que tomar uma atitude. Se a VARIG deve ao Governo, o Governo deve muito mais à VARIG.

O fundamental neste momento é garantir que o Governo tome providência. Por isso, entendo que o movimento a favor da audiência com o Presidente é importante. Ontem, na reunião do Senado, o Senador Paulo Paim ficou responsável por essa gestão junto ao Presidente Lula.

Nesta Casa, os Presidentes das Comissões reunidas poderiam também assumir esse papel. Essa responsabilidade é do Governo. Não se trata de salvar ou colocar dinheiro público em uma empresa falida. A VARIG é viável, e os números estão aí para mostrar isso.

O papel do BNDES, por exemplo, é exatamente o de aportar recursos para empresas que têm viabilidade e passam por dificuldades momentâneas, que têm a ver com inúmeros problemas anteriores que precisam ser investigados.

A CPI também é importante para que a Fundação Ruben Berta possa se defender, se essas acusações não tiverem fundamento.

Concordo com a proposta de se fazer uma forte pressão para que o Presidente Lula receba uma comissão e para que os trabalhadores da VARIG sejam ouvidos. Refiro-me aos que garantem que a empresa ainda é viável. Se não fosse os trabalhadores, os aeroviários, os aeronautas, a VARIG já teria caído. É preciso valorizar o que esses segmentos têm a propor, a fim de que a VARIG continue voando.

O SR. DEPUTADO CLAUDIO CAJADO - Sr. Presidente, estou inscrito para falar no Pequeno Expediente, a partir das 14h. Sou um dos primeiros. Gostaria de saber o número da minha inscrição e se V.Exa. continuará exigindo de cada um o tempo regimental para exporem suas opiniões.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Vamos estipular 3 minutos para cada orador. O tempo destinado ao depoente era de 20 minutos e cortamos para 5 minutos. Eu sou *muy bueno* em cortar os direitos dos outros. Não há mais tempo.

O assunto já está mais do que sabido, mas cada Parlamentar tem direito a participar.

Sobre a mesa, há sugestão do Deputado André Costa, de realização de audiência com o Presidente Lula.

Além disso, ficamos sabendo que há o Conselho de Aviação Civil — CONAC, órgão de assessoramento do Presidente da República. Esse Conselho é presidido pelo Ministro da Defesa, Waldir Pires, que aqui demonstrou a melhor e a maior boa vontade, e constituído pelos Ministros da Fazenda, da Casa Civil, das Relações Exteriores, do Turismo, do Desenvolvimento e pelo Comandante da Aeronáutica. O Presidente Lula certamente não tem como tomar uma decisão se não ouvi-lo.

Não é a ANAC, entidade das normativas, das regras, que tem poder de decisão. É o Conselho Nacional que tem capacidade de assessoramento político nesse campo.

Então vamos, depois, imediatamente, constituir comissão composta pelos 3 Presidentes das Comissões presentes e pelo companheiro autor do requerimento desta audiência pública. Se os Deputados aprovarem, já hoje, às 19h, vamos nos reunir com a assessoria dos sindicatos que estão aqui.

Tenho absoluta convicção de que não precisaremos pedir duas vezes. Basta pedir uma vez. Essas assessorias trabalharão em conjunto, talvez, com a comissão organizada no Senado Federal. Iremos pedir uma audiência com quem pode decidir. Todos trazem informações eficazes, apropriadas, mas não têm poder de decisão. Poder de decisão cabe, sempre nesses casos, ao Presidente da República, que tem de ser assessorado pelo Conselho de Aviação Civil.

Com a palavra a Sra. Deputada Dra. Clair.

A SRA. DEPUTADA DRA. CLAIR - Sr. Presidente, Srs. Presidentes das demais Comissões, Sras. Deputadas e Srs. Deputados, convidados, funcionários presentes, também considero a VARIG uma empresa que precisa ser preservada,



por ser, no meu entender, estratégica para o nosso País e importante para a população.

Não podemos ter apenas duas empresas de aviação. Já perdemos, nos últimos 4 anos, a VASP e a TRANSBRASIL. Mas não podemos perder a terceira. A VARIG é considerada um símbolo nacional. Portanto, temos de fazer o possível para recuperá-la. No meu entender, a empresa é inviável economicamente.

Quero reforçar algumas medidas propostas. É essencial uma audiência com o Presidente da República. Entendo que devemos, com o Senado Federal, marcar uma audiência com o Presidente da República. Considero importante a convocação do Conselho de Aviação Civil para que nos informe quais as medidas emergenciais para salvar a VARIG e também qual a sua proposta à política nacional para o setor. Se não implementarmos políticas públicas para o setor, conforme foi dito por vários expositores, daqui a pouco será a VARIG, a GOL, etc. — já foram 3. Qual é a política para o setor?

A meu ver, não podemos prescindir da ajuda do BNDES. Entendo que esta Comissão tem de pleitear uma audiência com o BNDES para saber qual a posição do banco para o setor, se pode ajudar e de que forma.

Sugiro também a ratificação da proposta da Deputada Vanessa Grazziotin, ou seja, uma reunião com os Governadores. Entendo que as 3 Comissões Permanentes e o Senado Federal devem acompanhar todas as decisões tomadas nesta audiência pública.

Aproveito a oportunidade para comunicar que enviarei um ofício ao atual gestor da VARIG solicitando a revisão dessas demissões por justa causa impostas aos pilotos. É a quarta proposta.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Não há regimentalmente qualquer possibilidade de contestação, de crítica ou de participação daqueles que porventura tenham feito suas palestras.

Vou conceder extraordinariamente a palavra ao Sr. Osvaldo Curi, desde que não me complique.

O SR. OSVALDO CURTI DE SOUZA - Sr. Presidente, esclareço que todos os curadores responsáveis pelo Conselho da Fundação Ruben Berta, em 2002, foram



destituídos numa assembléia, quando ocorreram as demissões dos comandantes. Todos os 7 curadores foram destituídos democraticamente numa assembléia da Fundação Ruben Berta, porque a fundação procede sempre de maneira legal e democrática.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - A Justiça, de forma democrática, está devolvendo o direito de cada um. O Poder Judiciário existe exatamente para resolver problemas e conflitos internos.

Com a palavra o Sr. Deputado Tarcísio Zimmermann. Logo após, concederei a palavra ao Deputado Claudio Cajado.

O SR. DEPUTADO TARCÍSIO ZIMMERMANN - Srs. Presidentes, senhores representantes dos diferentes órgãos e entidades, estamos debatendo mais uma vez esse tema. Eu até pensava que, quando debatemos muitas vezes um tema — e nesta Casa devem ter sido realizadas, nesses últimos 4 anos, mais de 10 audiências públicas — e não conseguimos consensualizar soluções, provavelmente é porque ele é complexo. Nesse sentido, é relativamente irresponsável, de nossa parte, tentar encontrar uma solução para ele. Portanto, não me arriscarei na análise, serei muito cuidadoso.

Destaco, primeiro, que não é possível dizer que os Governos anterior e atual tenham se omitido no esforço de manter essa empresa funcionando. Analisando o documento trazido, as dívidas da VARIG com a INFRAERO totalizam — em valores desatualizados, imagino — 515 milhões. No dia 1º de janeiro de 2003, a dívida da VARIG era de 325 milhões de reais. Portanto, indicava, naquele momento, que o Governo estava tendo razoável grau de sensibilidade para que a empresa continuasse voando. Alguns afirmam que 100 milhões de reais poderiam ser suficientes para que a empresa pudesse se sanear e ser viável. A INFRAERO contribuiu com 100 milhões de dólares neste Governo, o que é uma medida de razoável sensibilidade e razoável irresponsabilidade no trato dos recursos — os quais não são da INFRAERO, mas são meus, são teus, são dos 180 milhões de brasileiros —, e ainda não resolveu o problema. Da mesma forma, a venda da VEM e da VARIG LOG, realizada há aproximadamente 4 meses, chegou a 60 milhões de dólares, equivalente 120 milhões de reais, mas essa quantia escorreu, foi-se. Então, a solução, parece-me, não é tão simples assim.



Sempre que me informava sobre a proposta da demissão de mais de 2 mil trabalhadores e da redução de 30% dos salários, entendia que ela era consensual. Mas, como ninguém se referiu a ela, até o momento, como sendo uma proposta, resolvi perguntar à Sra. Graziella Baggio, Presidenta do Sindicato Nacional dos Aeronautas, se houve ou não acordo da parte dos trabalhadores. Descobri que não houve acordo. E sabemos que a situação complexa da VARIG é o déficit operacional e que, de alguma forma, tem de ser resolvido.

Defendi, em outros momentos, que não politizássemos o tema, porque acho que todos os governos, de forma não completa, já tentaram resolvê-lo. Seria importante que tentássemos marcar uma audiência com o Presidente. Da parte dos Governadores, rapidamente, poderiam capitalizar a VARIG sem nenhum tipo de contestação legal — essa dívida com o Governo Federal ainda tem esse espaço de contestação. Tenho certeza de que há mecanismos de engenharia financeira para que os Estados não paguem e, ainda assim, permitirem que a VARIG acesse os recursos — da forma que conhecemos, porque o mercado financeiro é pródigo. Talvez aí resida uma solução, de curtíssimo prazo, mais viável.

Sugiro ao Presidente da VARIG, relativamente aos 35 pilotos, que resolvamos este problema amanhã. Trata-se de tema de justiça tão elementar que, inclusive, nos dará maior tranquilidade de sermos solidários com a VARIG. Uma empresa que reconhece a injustiça praticada certamente também se habilita a ser credora das injustiças que sofreu. Isso é um tema a ser resolvido amanhã. Não estamos falando de 35 mil, de 350, de 3.500 funcionários. São 35 pilotos, apenas. Readmita-os amanhã, faça um gesto de boa vontade, para não termos esse constrangimento pesando sobre nosso debate. Inclusive, nesse sentido, há sentenças transitado em julgado, construídas em primeira, segunda e terceira instâncias.

Devemos pedir à INFRAERO que continue tendo esse razoável grau de sensibilidade e de responsabilidade até que possamos ter condições de fazer com que todas essas peças se movam e consigamos uma solução para a VARIG. Todos nós apostamos nessa possibilidade e entendemos que nos cabe cumprir uma parte desse esforço.

Também, Deputado Alceu Collares, deveríamos juntar todas essas propostas e pedir ao Governo ao menos uma resposta: se “sim” ou “não”, e por que “sim” ou



por que “não”. Muitos pontos foram levantadas de forma rápida e, eventualmente, tropeçam na legislação e na nossa realidade. Portanto, seria importante e bom que o Governo dissesse “sim” ou “não” e por que “sim” ou por que “não”.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Com a palavra o Sr. Deputado Coronel Alves, Presidente da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público.

O SR. DEPUTADO CORONEL ALVES - Obrigado, Presidente Alceu Collares.

Meus cumprimentos ao Sr. Deputado Anivaldo Vale, a todos os Parlamentares, à Sra. Selma Balbino, Presidenta do Sindicato Nacional dos Aeroviários, e a todas as senhoras e a todos os senhores.

Concordo com a grande maioria dos que disseram que realmente se trata de problema complexo, de difícil solução. Informo à nobre Deputada Luciana Genro que assinarei a CPI proposta por S.Exa., porque, pelo que estou vendo, precisaremos dela. Diante da informação de que chegou aonde chegou e de que há uma excelência de administração, sugiro a instalação de uma CPI. Eu já havia dito que não assinaria CPI nenhuma, mas vou assinar esta, para ver que excelência é essa para chegar aonde chegou. Conte conosco, nobre Deputada.

Gostaríamos de frisar a todos que me antecederam que as sugestões elencadas, emanadas, são praticáveis, exequíveis.

Na presença dos 3 Presidentes, informo que encaminharemos solicitação de audiência com o Conselho e com o Presidente Lula. Faremos o que é legítimo à atividade parlamentar, como participar de quantas audiências públicas e reuniões forem necessárias. Não é nesta Casa que resolveremos o problema. Somos mais um instrumento da sociedade brasileira — inclusos os trabalhadores da VARIG, este patrimônio nacional, e os que a utilizam — para levar essas reivindicações à apreciação do Executivo. Não estamos empurrando com a barriga. A legítima atividade parlamentar é reunir, debater e discutir. Portanto, continuaremos a discussão.

Como tão bem disse o nosso Deputado Francisco Dornelles — e não poderia ser diferente, pois S.Exa. foi Ministro de Estado, com larga experiência — para este



caso tem de haver emergência. E é justamente isso que estamos buscando no Governo.

Sobre a posição do Governo, devo fazer uma crítica: vir aqui para dizer pouca coisa ou quase nada não contribui, porque desejamos o que a Câmara deseja. A presença do Ministro Waldir Pires aqui muito nos honrou e continuará nos honrando. É sabido por S.Exa. que aqui é a Casa do povo e que veio nos prestigiar, sem demérito nenhum para o Senado. O Senado tem seu papel importantíssimo na República brasileira.

Sobre o que ouvi da ANAC — o seu Presidente ainda se encontra presente —, de que é uma agência jovem, farei um paralelo entre o jogo de futebol, que também é outro patrimônio nacional. A ANAC entra como olheira, está só vendo o jogo. Não pode se pronunciar, porque as regras da disputa, ou seja, a lei da aplicabilidade da recuperação fiscal é nova. Ela está apenas olhando, não pode fazer nada. Entra a INFRAERO, que é o cobrador, dizendo que a VARIG está há 8 meses devendo; que já foi dado crédito, mas que, agora, quer bater essa falta, quer bater o pênalti, porque não agüenta mais. Claro, a dívida chegou aos 550 milhões! Ninguém agüenta. Alguém tem de pagá-la. Estão certos os que cobram.

A VARIG diz que quer continuar o jogo, que tem fôlego para agüentar o segundo tempo, mas até o momento não resolveu nada. O importante, acima de tudo, é entendermos que a VARIG não é minha, não é sua, não é de quem está aqui presente, é do povo brasileiro. É muito mais do que, simplesmente, discutirmos a falência ou não. Não querem falar nisso, mas a verdade é que se está caminhando para isto: falência por má gestão de alguém. Se foi o Governo, com plano ou não, não interessa agora. Colocar a culpa agora não interessa, porque não teremos tempo. Porém, interessa discutir e encontrar uma solução.

Concordo em que a VARIG deve urgentemente continuar voando e levando a estrela brasileira pelo céu azul, como aquela propaganda que tanto encantou aqueles que a ouviram.

Finalmente, para encerrar minha participação, uma vez que, às 14h, tenho reunião, como Presidente da Comissão de Trabalho, com o Procurador-Geral da República, e não posso me atrasar, desejamos — aí é uma discussão mais profunda — que o Estado, que está com seu braço atuando em todos os campos,



simplesmente nos dê condição de disputar um mercado livre e de ter empresas fortalecidas por boa gestão, para que possamos cumprir o objetivo de dar à população brasileira a alegria de viajar por esse país maravilhoso e até para o exterior.

Colocamos a Comissão à disposição, Sr. Presidente, Deputado Alceu Collares, com um foco final na questão dos trabalhadores: são mais de 50 mil empregos. Como Presidente, respondendo pela Comissão, reconheço a grande e urgente necessidade de encontrar resultados, principalmente para a questão dos trabalhadores.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Com a palavra Deputado Claudio Cajado .

O SR. DEPUTADO CLAUDIO CAJADO - Cumprimento V.Exa., Sr. Presidente, os demais Presidentes das Comissões presentes nesta audiência pública e os expositores. Minhas colegas e meus colegas Parlamentares, serei muito breve. E digo que os que ficaram até esse horário sem almoçar demonstram que têm interesse em ver o problema solucionado.

Sugestões foram dadas, e lamento um pouco que o Ministro Waldir Pires, Presidente do Conselho, de que tomamos conhecimento e de que nem eu sabia, tenha falado muito. No entanto, objetivamente não entendi a posição do Ministério da Defesa. Sabemos que, no Governo Lula, sem a participação da Ministra Dilma Rousseff, da Casa Civil, pouco ou nada anda. S.Exa. não está presente por problemas outros, vamos entender, mas penso que temos dificuldade para levar ao Governo essas questões.

Por isso, sugiro objetivamente e de forma muito pragmática que o Presidente Alceu Collares, com determinação e postura, encaminhe pleito de audiência ao Presidente da República. Quem tem de solucionar é o Governo. Não adianta trazer Ministros, representantes da Agência Nacional da Aviação Civil, da INFRAERO etc. se o Presidente Lula não der a ordem expressa, mostrar que tem interesse em resolver ou em ajudar a resolver o problema. É consenso nesta e em outras audiências públicas que, se o Governo não participar, a VARIG não terá sobrevida.



Se é consenso, temos interesse, como Parlamento Federal, em defender patrimônio do povo brasileiro.

Eu era criança quando voei pela primeira vez num avião da VARIG e nunca esqueci. Aliás, percebemos a crise quando recebemos os lanches da empresa e vemos como eram antes e como são hoje — esse é um dado pessoal. Se quisermos efetivamente ajudar a VARIG, temos de pedir uma audiência ao Presidente da República, mas não adianta ir de mãos vazias. É necessário que possamos chamar para a discussão quem pode resolver.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Permita-me, Deputado. Vamos constituir uma Comissão de Presidentes, de requerentes, de Deputados que quiserem, hoje, às 19h, na Comissão de Desenvolvimento Econômico.

O SR. DEPUTADO CLAUDIO CAJADO - Ótima idéia. Se for convidado, estarei presente, com o maior prazer. E digo mais: se pontuarmos questão que considero fundamental, vamos ajudar na busca de solução com o Presidente Lula, ou seja, estabelecer, através da participação do BNDES, de auditoria externa do Governo, promovida pelo Governo, que se faça uma auditoria para saber se a VARIG é ou não viável do ponto de vista econômico ou como empresa, já que ela está num processo, não sei, pré-falimentar. Mas há os requisitos que a nova lei de falências impõe. Se isso é demonstrado de forma muito clara e se convence o Governo, ele não pode deixar de apoiar empresa nacional, que todos querem que continue a funcionar.

Se houve problema no passado, que responda quem errou no passado, mas não podemos julgar os atuais gestores, os atuais defensores da empresa, administradores do sindicato etc. Temos de dar o apoio necessário, mas não adianta discutir objetivamente se não temos certeza de que, no atual quadro, a VARIG pode resolver os seus compromissos. Se mais recursos forem colocados e não resolverem o problema da empresa, não adianta alguém querer ou tentar convencer a ajudar.

Por isso, pela pequena experiência que tenho na vida pública — 18 anos como Vereador, Presidente da Câmara, Prefeito, Deputado pelo terceiro mandato — peço que levemos ao Presidente a proposta, com auxílio do Conselho, de que se faça através do BNDES, órgão financiador desse tipo de empresa e de investimento,



auditoria em caráter de urgência urgentíssima e se demonstre se há viabilidade com a nova empresa que poderá ser criada. E que defendamos o apoio dos recursos públicos, para que ela seja efetivamente recuperada. Se não tivermos essa certeza, não adianta, porque ninguém vai convencer-se de que mais recursos ou dilatação de prazo pelos credores para que ela continue operando a médio e longo prazo vá ser a solução de que a empresa precisa.

Era a colaboração que gostaria de dar.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Com a palavra o Deputado Babá.

O SR. DEPUTADO BABÁ - Com a Comissão do Senado, tivemos oportunidade de participar — no meu caso, no Rio de Janeiro, com o Deputado Chico Alencar e o Vereador Eliomar Coelho, do PSOL — da mobilização que os companheiros fizeram da praia de Ipanema até a praia de Copacabana. E a companheira Luciana Genro, no Brick da Redenção, participou da mobilização que os trabalhadores da VARIG fizeram. Nós, do Partido Socialismo e Liberdade, em nome da Senadora Heloísa Helena, demos todo o apoio aos trabalhadores da VARIG, em defesa da companhia.

Vejam bem, pegando os dados que saíram na revista *ISTOÉ*, vejam bem a irresponsabilidade do Governo. É uma empresa que, no mês de março — os senhores já repetiram, vou repetir, vou fazer questão de apresentar esses dados, porque isso talvez seja transmitido pela *TV Câmara*, porque a população precisa saber disso —, transportou 840 mil passageiros, com receita de 204 milhões de dólares; tem 500 milhões em caixa — pelo menos era o que estava; 12 milhões de clientes em rotas domésticas e internacionais; 300 vôos diários para 23 cidades no exterior e 36 no Brasil; 3 mil passageiros diários; e traz para o País — pelo menos é o dado que está aqui — 1,2 bilhão de dólares por ano, com os vôos internacionais.

Portanto, é uma empresa que deveria estar sendo tratada da melhor forma possível, porque, além de tudo, tem respeitável nome nacional e internacional. E é bom que se diga que historicamente a companhia integrou o Brasil. Ainda hoje, não sei se já há outra empresa. Na última vez que fui a Roraima, o único vôo que tinha era da VARIG, ou seja, a empresa deve ter tido prejuízo em muitos vôos que criou



para fazer rotas entre esses países, para integrar este País. E agora não pode ser tratada com o desrespeito com que há poucos dias a tratou a Ministra Dilma Rousseff. Mas que quero esclarecer que é uma política do Governo.

Quero dizer mais, Deputado Alceu Collares. Quando a Rolls-Royce estava para quebrar, a ultraneoliberal Margaret Thatcher injetou dinheiro para impedir a quebra da empresa, porque era um patrimônio nacional na Inglaterra. Quando ocorreu a crise de 11 de Setembro, o Governo norte-americano, por meio de voto do Congresso Nacional, aprovou 15 bilhões de dólares para injetar nas companhias norte-americanas, por causa da crise a que foram submetidas, como também ocorreu em nível internacional. As empresas americanas sofreram bastante com o medo da população de voar nos aviões comerciais, os que foram jogados contra as Torres Gêmeas e o Pentágono. Portanto, o que se percebe é que os Governos — como na França, quando a Air France foi estatizada, ou como na Inglaterra, quando socorreram a British — atuam porque o setor é estratégico, e a VARIG é estratégica para este País.

É importante ressaltar que é empresa nacional, de capital nacional, com prestígio mundial, e ninguém pode desconhecer que agora os Governos da Inglaterra e dos Estados Unidos vão tentar desmoralizar a VARIG. E não vimos uma posição do Presidente da República deste País no sentido de aconselhar os passageiros brasileiros a não usar as companhias norte-americanas. Já que o jogo é esse, tem de ser jogado dessa forma. Não se vê uma palavra do Governo nem em defesa da VARIG nem de ataque aos Governos norte-americano e inglês pela tentativa de desmoralizar a VARIG, porque há interesse deles de abocanhar esse grande patrimônio aqui descrito, ao qual o Governo brasileiro não dá a devida importância.

Os Governos Estaduais devem 1 bilhão à VARIG. O Governo deve 4,5 bilhões à VARIG. A despesa da INFRAERO, da BR, ou seja, a despesa que o Governo tem soma 3 bilhões e 300 milhões, o que dá à VARIG o crédito de 1 bilhão e 200 milhões. E qual é a postura do Governo? Pagar suas dívidas? Não, é empurrar a VARIG para o buraco. Obviamente, deve haver interesses nacionais escusos por trás disso tudo, como a proposta que ontem foi apresentada de compra da VARIG por um testa-de-ferro nacional, que representa fundos de pensão



internacionais: 1 bilhão e 800 de dólares, parcelados em 6 meses, para tentar superar o problema. Na verdade, isso deveria ser feito pelo BNDES, pelo Governo brasileiro, para o necessário encontro de contas.

Não podemos aceitar que o Governo brasileiro vire as costas para a VARIG se, em 2005, a Brasil Ferrovias deu prejuízo de mais de 1 bilhão e 500 milhões a este País. Essa empresa devia ter sido reestatizada, mas o que fez Lula? Injetou, via BNDES, 1 bilhão e 400 milhões na Brasil Ferrovias. Virou sócio, mas, mesmo assim, deixou a gestão na mão da empresa multinacional.

O Governo fez o mesmo — e isso é de lamentar — com a ELETROPAULO, outra empresa vergonhosamente privatizada no Governo Fernando Henrique Cardoso. E a Enron, a famosa Enron, que deu um cano mundial através da EES. O que fez o Governo brasileiro? Partiu para reestatizar a companhia, como deveria ser a sua obrigação? Não. Injetou dinheiro do BNDES, dinheiro público, e a empresa continuou na mão da Enron. Foi um pedido do Bush. Aliás, um pedido não, uma imposição.

Não dá para aceitar essa situação. Para as empresas multinacionais o Governo brasileiro pode oferecer todo o dinheiro. E para a VARIG, a quem deve quase 5 bilhões, mais precisamente 4 bilhões e 500 milhões? Os Governos Estaduais — não sei se está incluído na dívida de 4 bilhões e 500 milhões — devem mais 1 bilhão, e isso já seria suficiente para tirar essa companhia, que tem condições viáveis de funcionamento...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Nobre Deputado, o tempo de V.Exa. terminou.

O SR. DEPUTADO BABÁ - Só 1 minuto e concluirei, Sr. Presidente.

A VARIG tem todas as condições de funcionamento, para o patrimônio nacional ser mantido.

Há 2 anos, Carlos Lessa apresentou projeto, por meio do BNDES, de encontro de contas para sanear a VARIG. O Ministro Palocci, envolvido agora em escândalo de corrupção, seguindo ordens do capital internacional, recusou que o dinheiro público fosse usado, sob a falsa moral de que não se pode injetar, como disse a Ministra Dilma Rousseff, dinheiro público em empresa privada. Ora, tenham a santa paciência!



A INFRAERO não pode tomar a decisão. Vejo a importância que tem, mas é decisão do Governo, e não da direção da INFRAERO. Aqui deveria estar a Ministra Dilma Rousseff. Aliás, tem de estar, tem de ser intimada a vir aqui para explicar por que o Governo Lula quer quebrar a VARIG, por que o Governo Lula não quer colocar dinheiro público e pagar o que deve à VARIG, o que salvaria essa importante companhia.

São 50 mil pessoas que podem ficar desempregadas. Um país em há tanto desemprego não se pode dar o luxo de desempregar técnicos de qualidade, pessoal que trabalha nos aviões, pilotos, comissários de bordo, pessoal técnico, aeromoças. O pessoal da área técnica, que nos recepciona nos aeroportos, obviamente tem condições de salvar a empresa. O problema é que se trata de medida do Governo, de se transformar em sócio da VARIG, como ocorreu com a Brasil Ferrovias.

O pior é que a medida de Lessa colocava o controle da empresa nas mãos do Governo. Eu acho que não interessa até mesmo aos trabalhadores da VARIG que isso vá parar nas mãos do capital internacional, de fundos de pensão que, daqui a pouco, fazem de conta que compram, pegam o patrimônio, depois dilapidam, demitem funcionários e dão o cano neste País. Nós já estamos cansados desses canos.

Por isso, acho que esta Comissão tem que ir ao Presidente Lula para denunciar esses fatos à Nação, porque o Brasil precisa saber que o Governo está contribuindo para quebrar a empresa, apesar de todos os problemas, das críticas, de como foi administrada a VARIG há tempos. Ela, porém, foi vítima também dos planos governamentais, como disse o Presidente, ou o companheiro que falou há pouco.

Se nós não temos poder de definição, temos que exigir do Governo que retire dinheiro público para salvar a empresa.

Muito obrigado pela condescendência. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Com a palavra o nobre Deputado Herculano Anghinetti, do PP de Minas Gerais.

O SR. DEPUTADO HERCULANO ANGHINETTI - Sr. Presidente Alceu Collares, Sr. Presidente Anivaldo Vale, senhores palestrantes, mesmo que nosso tempo regulamentar já tenha terminado, eu não poderia deixar de participar de



evento como este, sendo um entusiasta, um curioso, e não gostaria de arriscar a palavra, um estudioso desse tema.

Eu fico no fim desta reunião com muita tristeza e muito pesar. Alguns já me conhecem por defender essa bandeira há muito tempo. Peguei algumas anotações de audiência que fizemos no dia 6 de julho de 1991. De lá para cá, Bottini, nada evoluiu. É com tristeza que confesso isso.

Fazendo coro com aqueles que me antecederam, acho que alguns problemas não foram detectados: primeiro, poucos são os participantes, na órbita governamental, que conhecem o assunto de que estão tratando. Isso para mim é ponto pacífico. Não digo que a falta de sensibilidade seja algo natural desses indivíduos. Absolutamente. O desconhecimento do tema é que faz com que não se tenha a sensibilidade necessária para a solução que estamos buscando.

Segundo: as pessoas não têm idéia do que causa o desaparecimento de companhia como essa. Não estou analisando a questão dos empregos, da riqueza que a empresa gera anualmente para nosso País, mas do vazio que se instala a partir do fato de ela deixar de operar. Boa parte deste Plenário não tem a mínima noção de que se gastam quase 40 milhões de dólares para se estabelecer nova rota nacional.

Buscando na minha memória, achei e trouxe algumas anotações que me surpreenderam. Quando não temos condições de concorrer mundo afora, tendo em vista a questão de escala quando comparamos as companhias brasileiras, no caso da VARIG eu poderia muito bem dizer que bastaria Bottini dizer aos presidentes das 2 outras grandes companhias brasileiras *“eu sou você amanhã”*, como dizia propaganda de uma marca de vodka na década de 80.

Há a questão, muito bem citada pelo Deputado Francisco Dornelles, de que isso é estrutural, é Custo Brasil. Temos em mãos operação diferente das outras, e falta sim, na minha avaliação, vontade governamental para solucionar, porque se precisa hoje, pelos dados correntes que temos em mãos, não de anistia, de um perdão das dívidas, do passado, mas de interromper o gasto corrente em algumas ações em que o Governo tem essa condição. Por quê? Porque os credores privados estão fazendo isso. É surpreendente, os arrendadores estão suspendendo os pagamentos, até chegar lá na frente. Fui gerente de banco. Eu só tinha um



instrumento para cobrar de quem me devia, que era ameaçar protestar. No dia em que eu executava essa ação, eu perdia aquele valor, aquela condição.

Acho que há uma pessoa em condições de resolver. Se não o fizer, é porque não quis. Chama-se Presidente Lula. PT saudações. É o Presidente do Brasil. É uma questão nacional.

Há outros emblemas manifestados, e isso me dói muito: perdoar dívida de país africano — não estou entrando no mérito disso, em absoluto. É importante, ou não é importante. Não é isso. Doar equipamentos para nações da América Latina — não estou discutindo se é importante ou não. BNDES financiar ações de companhias petrolíferas no nosso continente — não estou julgando se é importante. Digo para este Governo, da mesma forma que disse, quando ainda era do PSDB, ao Malan, em janeiro ou fevereiro de 1995, no início do Governo de FHC, que o Governo devia tido para com outros setores da economia — o Deputado Anivaldo Vale nos acompanhou naquele momento — a mesma sensibilidade que estava demonstrando com o setor bancário. Criou, por meio de medida provisória, o PROER numa sexta-feira, o Banco Central regulamentou-a no sábado e, no domingo, o Banco Nacional estava incorporado ao UNIBANCO, já abrindo as agências na segunda-feira. Eu gostaria que o Governo tivesse a mesma velocidade de respostas.

Eu não gostaria que as pessoas crescessem com uma mentira relativa ao desaparecimento da VARIG. Não vou nem perguntar a quem interessa o desaparecimento da empresa. Não vou ter a petulância ou a estupidez de fazer essa argüição, mas darei apenas uns dados. Milton, como meu amigo pessoal, Brigadeiro José Carlos, que conhece muito bem o que é isso, desde a época ainda de capitão-aviador, do famoso vôo da cobra — aqui eles não sabem o que é isso, não é Brigadeiro? Fico desorientado quando vejo os números.

A American Airlines tem hoje uma frota pequena, de 697 equipamentos; a United 594. Como as congêneres nacionais vão concorrer em escala com esses gigantes? Eu fiz outras contas aqui: só imobilizadas, em peças de reposição, as empresas brasileiras gastam de 10% a 15% a mais do que as outras.

Milton, tenho um apelo pessoal para toda a sua diretoria, que está à frente desse organismo. Trabalhamos tanto quando Leur era o Relator da proposição para criar a Agência, tão necessária para o País. O transporte aéreo tem algumas



características muito especiais. Ele é um consumidor de energia intensiva, de mão-de-obra intensiva, de tecnologia intensiva e de capital intensivo, diferentemente de outros segmentos. Que nós não caiamos na tentação de estimular criação de empresas que ocuparão esses vazios, até porque os vazios estão instalados. Apenas nas rotas internacionais, se minhas contas não me traem — sou recém-chegado à Câmara, depois de ter colaborado com o Governador Aécio Neves, com o seu secretariado —, temos ainda, nas rotas internacionais, um furo de 48 frequências, o qual nossas empresas nacionais não conseguiram cobrir. Se a VARIG hoje sair não pensem os senhores e as senhoras que as empresas brasileiras terão condições de ocupar isso. É uma ingenuidade das maiores.

Encerrando, que nós não deixemos repetir-se no Brasil o que foi aconteceu nos Estados Unidos. Lá se criaram muitas empresas após a desregulamentação, em 1978, por estímulo do Governo, e uma delas era emblemática Valuejet. Aqueles que são do mercado sabem o que significava a Valuejet, um modelo de companhia. Eu tenho declaração do FAA, que dizia que aquele era um modelo de companhia. Fundada em 1993, com apenas míseros 200 mil dólares, tinha 2 aviões e 8 rotas. Em 3 anos já possuía uma frota de 51 equipamentos, operava 320 rotas e faturava a bagatela de 368 milhões de dólares. Era um exemplo, mas as pessoas se esqueciam — eu não, como um apaixonado e preocupado com a segurança — de que os pilotos da Valuejet só eram pagos por vôos concluídos, e as peças utilizadas na manutenção eram falsificadas, e muitas outras coisas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - O tempo de V.Exa. terminou.

O SR. DEPUTADO HERCULANO ANGHINETTI - Desculpe-me, Sr. Presidente, mas não consigo falar disso sem paixão. A boca fala sobre aquilo do que o coração está cheio.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - V.Exa. tem um minuto a mais para completar o pronunciamento.

O SR. DEPUTADO HERCULANO ANGHINETTI - O Governo norte-americano, além do que já havia feito, como elencou o Deputado Babá aqui, antes do 11 de Setembro já havia colocado 5 bilhões nas empresas norte-americanas como empréstimo, 10 milhões em aval e a promessa de mais 4



milhões, o que depois acabou transformando-se em 10, porque ninguém previa o 11 de Setembro.

E o Governo do Presidente Bill Clinton, com todas as críticas que podem ter sido feitas — o Presidente Lula deveria aqui copiar o que fez o Presidente Bill Clinton —, em 1993, criou comissão nacional para assegurar uma forte e competitiva indústria de empresas aéreas.

Temos que tratar isso no conjunto. A VARIG é o caso de hoje. Se não tivermos maturidade, competência e seriedade para resolver o problema, amanhã teremos outro.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Com a palavra o nobre Deputado Anivaldo Vale, Presidente da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio.

O SR. DEPUTADO ANIVALDO VALE - Cumprimento o Presidente Alceu Collares, os colegas Deputados e todos os que participam deste encontro.

Não quero ser repetitivo, mesmo porque eu gostaria de tratar desse assunto com bastante pragmatismo. Nós estamos discutindo uma conversação, na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, hoje, às 19h, como forma de agilizar ou nortear algumas providências que teriam que ser acompanhadas pelas 3 Comissões e pelos Deputados e levadas ao Presidente da República.

Sei, ouvi e não quero entrar no mérito de como chegamos a essa situação, mas, certamente, em algum momento, terá que ser demonstrado, se assim não está, nesse trabalho que foi por nós recebido e que está na Consultoria, apresentado pela Presidência da VARIG, para conhecermos as causas dessa anormalidade que estamos experimentando. Certamente, vamos ter causas internas e externas; impactos de planos econômicos; a questão de variação da moeda etc. Tudo isso deve refletir nessas causas da anormalidade.

E eu digo isso a cavaleiro, porque, como V.Exa. foi de banco, eu fui *boy* do Banco do Brasil, fiz minha carreira toda no Banco do Brasil, tive oportunidade de superintender 4 Estados do Banco do Brasil, no Rio de Janeiro, e fui banqueiro, fui Presidente de banco estatal e Deputado Federal também pela terceira Legislatura.



Acho que vamos avaliar esse processo. Sempre achei que o processo de endividamento se torna muito complexo quando fica distante, principalmente nesse espaço — o credor afasta-se, o devedor some. Se as 2 contas não se encontram, não há solução. Mas pode haver disposição. O Deputado Dornelles disse uma coisa muito interessante sobre o PROER. Para mim é uma visão caolha nesse processo imaginar que o PROER foi feito para proteger banco. Não, ele protegeu a sociedade brasileira. O banco entrou nesse processo, e, pela primeira vez, foi constituído no Ministério da Fazenda o Comitê das Instituições Financeiras Federais, uma vez que o Governo também não sabia o que queria dos seus bancos. A partir daí, ele começou a trazer para o campo da discussão.

Imagino, pelo respeito e pela credibilidade do nome VARIG na sociedade brasileira, quer pela qualidade do serviço, quer pela segurança, quer pela tradição de uma empresa de 80 anos — todas essas dificuldades estavam sendo discutidas aqui, e eu estava no silêncio das minhas reflexões —, que, se tivéssemos colocado a VARIG em situação de normalidade no mercado, para vendê-la, tudo o que chegasse ao preço da VARIG certamente teria um delta fantástico em cima da marca VARIG. Pesava talvez mais do que o patrimônio dela.

Essas coisas têm que ser discutidas com profundidade. Devemos nessa discussão ver as medidas, as providências tomadas até agora. E nós, certamente, vamos estar todos unidos na Comissão, os Parlamentares, apontando para o Ministério da Justiça — e lá há um conselho que tem por obrigação acompanhar essa parte econômica do País. No conselho, temos Waldir Pires, Ministro, uma pessoa querida, um colega fantástico, um homem cuja história é bonita no campo político, que entrou e saiu aqui com aquela habilidade, mas não deixou nada não. Com todo o respeito à ausência do Ministro — já que V.Exa. é de Minas Gerais —, diz-se que tem fala que chega e faz fartura e tem fala que chega e não faz falta. Essa aí certamente não fez falta não.

Temos que ser pragmáticos. Temos que mostrar para a sociedade brasileira, para o Governo brasileiro. Ir lá e mostrar as medidas. Vamos apenas sugerir, pois não temos capacidade de implantar medida alguma. Mas certamente não podem ficar ausentes desse processo o Presidente da República e a Ministra, que hoje



coordena todas as ações governamentais. Haverá outra audiência, e temos que ir baseados em medidas objetivas.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Convido os Deputados a comparecer às 19h na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, presidida pelo nobre Deputado Anivaldo Vale.

A Comissão fica constituída dos 3 Presidentes das 3 Comissões, os 3 requerentes desta audiência pública. Vamos tomar como órgão de assessoramento todos os sindicatos de trabalhadores da VARIG que estiveram aqui. Certamente, eles vão reunir-se à tarde e produzirão um documento. Isso requer urgência urgentíssima. Vamos tocar em todos os assuntos, inclusive no dos pilotos que foram demitidos, para que se possa, efetivamente, chegar a tempo.

Se não tomarmos providências imediatas, vamos fazer mil Comissões, mil audiências públicas, e a VARIG, a cada dia que passa, terá mais dificuldades de retomar o caminho para normalizar suas atividades.

O Conselho de Aviação Civil, órgão de assessoramento do Presidente da República, é constituído pelo Ministro da Defesa, Waldir Pires. É possível que S.Exa., recentemente nomeado para o Ministério, não tenha ainda uma noção bem clara da responsabilidade como Presidente do Conselho, órgão de assessoramento do Presidente da República. Também participam do Conselho o Ministro da Fazenda, o da Casa Civil, o das Relações Exteriores, o do Turismo, o do Desenvolvimento e o Comandante da Aeronáutica.

Parece-me pragmático que, às 19h, esses organismos que representam os trabalhadores da VARIG nos possam dar os elementos. Se não nos derem, nossa assessoria anotou tudo o que aconteceu aqui, e vamos produzir um documento. Primeiro, pedir audiência ao Presidente da República na forma requerida pelo Deputado André Costa. Em seguida, preparar documento com os principais pontos aqui discutidos, para pedir ao eminente Ministro da Defesa, Waldir Pires, que convoque, extraordinariamente, o Conselho de Aviação Civil, como órgão de assessoramento da Presidência da República, até porque o Presidente não vai tomar decisão alguma sem ouvir esse órgão.



Não é o executivo do Dr. Zuanazzi, que, efetivamente, ainda está começando e por isso não tem claro ainda no horizonte jurídico-constitucional quais são as suas funções, o que pode ou não. É um organismo novo. Então, o Dr. Zuanazzi tem razão em fazer as abordagens aqui feitas.

Quanto à Ministra Dilma, tenho absoluta convicção de não veio porque deve ter tido outros compromissos. E S.Exa virá, sem dúvida alguma, na hora em que novamente for convidada. Vamos convidar também aquele organismo do Senado, além das 3 Comissões, a exemplo das nossas, liderado pelos Senadores do Rio Grande do Sul, Pedro Simon, Sérgio Zambiasi e Paulo Paim, para que integrem, se quiserem, esta Comissão que está sendo constituída agora para, hoje às 19h, elaborar um documento, solicitar audiência ao Presidente da República e requerer, extraordinariamente, a reunião do Conselho Nacional..

O SR. DEPUTADO INÁCIO ARRUDA - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Eu estou com a palavra. V.Exa., tenho certeza, vai esperar que eu termine meu pensamento.

O SR. DEPUTADO INÁCIO ARRUDA - Claro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Como S.Exa. é meu amigo, posso falar de maneira mais áspera.

O SR. DEPUTADO INÁCIO ARRUDA - Se com os amigos S.Exa. trata asperamente, V.Exas. podem imaginar como é o tratamento com os inimigos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Agora, vou dar a palavra — eu estava encerrando os trabalhos — a V.Exa., que está aqui no exercício do seu direito.

O SR. DEPUTADO INÁCIO ARRUDA - Deputado Alceu Collares, que preside esta importante reunião, que congregou um conjunto de Comissões Permanentes da Câmara dos Deputados, tive várias reuniões outro dia devido à responsabilidade que tenho hoje de ser o Líder do Partido Comunista do Brasil, da bancada na Câmara dos Deputados. A última, que encerrei há poucos minutos, foi a reunião da bancada do meu partido, que teve aqui vários representantes que se pronunciaram, várias Deputadas do PCdoB. Estamos irmanados numa única preocupação.

Tivemos várias empresas brasileiras na área da aviação que quebraram, chegaram a situação de crise e ruíram completamente. Tivemos o caso da Panair,



da TRANSBRASIL e da VASP. Vivenciamos há alguns anos o caso da VARIG, que criou situação particular para o povo brasileiro, e não só para o Brasil. Hoje não é apenas um problema do Brasil. Toda a América do Sul e o mundo conhecem a VARIG como uma grande marca do Brasil. Não podemos fazer um comparativo de igualdade, mas os americanos têm lá a Coca-Cola, produtos que são marcas nacionais de empresas privadas. São empresas completamente privadas. E as companhias de aviação também. A VARIG é uma empresa desse porte, representa o Brasil, tem essa força, tem essa qualidade adicional, a despeito de todos os problemas de condução gerencial.

Tenho a opinião, que é também a do meu partido, das Deputadas e de nossos companheiros do partido, de que deveremos encontrar um caminho em que o Estado brasileiro também perceba a VARIG desse ponto de vista. Não que ela seja estatizada ou se mantenha privatizada, ou coisa que o valha. Não é esse o problema, mas sim o de compreender o papel e a importância da companhia para nosso País. Nesse sentido, o Estado deve entrar, como entra em várias outras questões.

Quantas vezes Estados, regiões ou o País inteiro têm que socorrer o setor privado, quase exclusivamente o setor privado, num caso particular, por exemplo, como o da agricultura? Não têm? Quantos discursos fazemos, Deputado Alceu Collares? Eu, o Deputado Alceu Collares e outra banda do Congresso, conhecida como bancada ruralista, um nome que virou pejorativo, mas ruralistas deviam ser todos aqueles que defendem a agricultura brasileira. Quantas vezes o Estado teve que entrar? Incontáveis vezes tivemos que entrar para tratar dessa questão. Não vamos entrar em outras, porque teríamos uma fila que já foi mais do que debulhada durante toda esta audiência.

Eu só quero registrar a opinião do PCdoB nesta reunião e também levá-la ao Governo, para suas variadas instâncias. Estamos discutindo isso em nosso partido. Estamos examinando questão que, nesse particular, o Estado brasileiro precisa analisar. Vamos encontrar uma solução, não vamos deixar ruir só para que o deus mercado se apresente mais uma vez com sua força total: Eu faço o que eu quero. Não, nessa situação particular, vamos botar outra mão aqui, para não permitir que o



deus mercado faça desaparecer empresa tão importante para o Brasil. Acho que é isso que devemos fazer.

Nesse sentido, queríamos opinar como Líder do Partido Comunista do Brasil, agradecendo a tolerância a V.Exa., que já ia encerrar os trabalhos.

Era isso o que eu queria fazer, não deixar V.Exa. encerrar os trabalhos naquele instante.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Encerramos nossos trabalhos com o belíssimo, oportuno, eficaz e eficiente pronunciamento de S.Exa.

Aqui ficou devidamente comprovada a informação de que a VARIG não quer dinheiro público a fundo perdido.

O SR. DEPUTADO INÁCIO ARRUDA - Ninguém disse isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Alceu Collares) - Ela não quer dinheiro público a fundo perdido. Ela quer só a oportunidade de sobrevivência, para continuar sendo símbolo da aviação civil de passageiros e de carga no mundo, e não só no Brasil.

Agradeço a todos a presença. (*Palmas.*)

Estão encerrados nossos trabalhos. (*Palmas.*)