



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

TRANSCRIÇÃO *IPSIS VERBIS*

| CPI - CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO | | |
|---|-------------------|------------------|
| EVENTO: Reunião Ordinária | Nº: 1697/07 | DATA: 3/10/2007 |
| INÍCIO: 12h15min | TÉRMINO: 20h42min | DURAÇÃO: 8h33min |
| TEMPO DE GRAVAÇÃO: 7h02min | PÁGINAS: 155 | QUARTOS: 85 |

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

| |
|--|
| |
| |

SUMÁRIO: Discussão e votação do Relatório Final da Comissão. Encerramento dos trabalhos da CPI.

OBSERVAÇÕES

A reunião foi suspensa e reaberta.
Há expressão ininteligível.
Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis e Ininteligíveis.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Havendo número regimental, declaro aberta a 58ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as causas, conseqüências e os responsáveis pela crise do sistema de tráfego brasileiro, desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo o *Boeing 737-800*, da Gol (vôo 1907) e um jato Legacy da América ExcelAire, com mais de uma centena de vítimas.

Como estamos em Ordem do Dia, vamos suspender a sessão até o final da Ordem do Dia, quando então nós reiniciaremos.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Fruet.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, só por brevidade, que não atrapalha o procedimento da Comissão e da sessão, quero apresentar 2 questões. Primeira, nós vamos entregar a V.Exa. o nosso voto em separado...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeito.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - ...da bancada do PSDB, com os anexos, para que esse material também possa ser enviado, mesmo que seja matéria vencida na votação final, ao Ministério Público.

Da mesma forma, faço um questionamento a V.Exa. Houve uma orientação de que seria aberta uma lista a partir das 11h30min. Eu vim pela manhã, cedo, estava tendo uma reunião de outra Comissão, e não fiz — como nunca fiz em nenhuma das reuniões — uma pré-lista. Voltei, e foi feita uma pré-lista. E para evitar qualquer conflito, os Parlamentares que assinaram essa pré-lista, respeitem esta ordem e se inscreveram para os debates na Comissão. Não vejo problema nessa questão. Mas passará a ter problema — e por isso que eu peço esta informação a V.Exa. —, se ao final da manifestação de 4, 5 Deputados, favoráveis, e de 5 Deputados contrários ao voto do Relator, alguém, em especial da base do Governo, pedir o encerramento da discussão, sob o pretexto de que a CPI, em função das seguidas sessões no plenário, corre o risco de não ter a votação do seu relatório.

Então, para deixar já registrado que aí fica um jogo de esperteza ou de chantagem, peço que esclareça: será estabelecida alguma restrição a que todos os Parlamentares possam se manifestar? Ou, se isto eventualmente entrar na Ordem do Dia — e de forma alguma nós queremos que a CPI não tenha um relatório, seja



ele favorável ou contrário ao Relator — existe a possibilidade de retornarmos ou à noite ou amanhã? Em razão da ordem de inscrição, evidentemente que a Oposição terá um número menor de Parlamentares em condições de se manifestar. Por honestidade, o ideal seria que todos pudessem falar. Mas se houver alguma restrição, qual será o procedimento da Mesa?

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sr. Presidente, da mesma forma, quero anunciar a V.Exa. que estou apresentando voto em separado, juntamente com o Deputado Ivan Valente. Já estou providenciando as cópias e em breve estará em suas mãos, para que, mesmo sendo matéria, seja conjuntamente enviado ao Ministério Público.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeito.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Sr. Presidente, só um comentário.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Pepe Vargas.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Acho que essa preocupação que o Deputado Gustavo Fruet apresenta é relevante. Mas um olhar *a priori* na lista de inscritos, mostra mais ou menos, como todos sabemos, as predisposições de cada Deputado, de cada Deputada em torno do relatório. Se pegarmos aqui os 10 primeiros inscritos, temos exatamente 5 que têm predisposição contrária e 5 que têm predisposição a favor. Então acho que fica... Se ocorrer a necessidade de um requerimento a qualquer ponto, não vai haver desequilíbrio nas intervenções. E se a gente for seguindo a lista, veremos que há um equilíbrio na predisposição já apresentada pelos Deputados. Acho que o importante é que tenhamos aqui debate democrático. E acho que a lista aqui vai propiciar isso.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Questão de ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Rodrigo de Castro.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Nós tivemos até agora uma boa condução dos trabalhos. Nós estamos aqui na reta final. Então faço um apelo a V.Exa. no sentido de permitir o maior número possível de debates aqui. Todos



deram a sua contribuição até agora a esta Comissão e que assim continue. No final, eu tenho certeza de que o espírito democrático de V.Exa. prevalecerá.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Este é o espírito que preside a nós todos, Deputado Rodrigo de Castro.

Socorrendo-me aqui do Regimento Interno, Deputado Gustavo Fruet, o art. 171 diz o seguinte:

“Art. 171. Os Deputados que desejarem discutir proposição incluída na Ordem do Dia devem inscrever-se previamente na Mesa, antes do início da discussão.

§ 1º - Os oradores terão a palavra na ordem de inscrição, alternadamente a favor e contra.”

Nós vamos seguir isso daqui. Mesmo que não esteja na ordem, nós vamos colocar um a favor, outro contra; um a favor, outro contra. O número máximo que pudermos ouvir. Quanto mais pessoas ouvirmos, melhor. De acordo?

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O inciso VII do art. 57, diz o seguinte:

“Art. 57.....

VII - durante a discussão na Comissão, podem usar da palavra o Autor do projeto, o Relator, demais membros e Líder, durante 15 minutos improrrogáveis, e, por 10 minutos, Deputados que a ela não pertençam; é facultada a apresentação do requerimento de encerramento da discussão após falarem 10 Deputados.”

Isso é regimental. Evidentemente, vai caber à Comissão decidir. A minha disposição é de ouvirmos o maior número de pessoas possível.

Tem a palavra o Deputado José Carlos Araújo.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sr. Presidente, 2 considerações. Primeiro, o Deputado Gustavo Fruet, competente, um dos melhores Deputados que temos nesta Casa, apresentou 2 questões que me preocupam. Primeiro S.Exa. apresentou voto em separado para que seja enviado ao Ministério Público. O Regimento não diz isso em lugar algum. Só vai para o Ministério Público



aquilo que for aprovado no relatório final. Se o voto em separado não for aprovado no relatório final não terá que ser enviado a lugar nenhum. Pelo que entendi do art. 37.

Na segunda observação do Deputado Gustavo Fruet — eu não percebi *in totum* a sua colocação — tem 2 palavras que não me soaram bem no ouvido. S.Exa. falou “pressão” e “chantagem”. Eu não sei em que contexto S.Exa. colocou essas 2 palavras. Eu gostaria que fosse explicado, porque eu poderia discutir contrariamente à colocação do Deputado Gustavo Fruet. Pode até ter sido num contexto que nada tenha a ver com algo mais. Mas eu gostaria que o Deputado explicasse em que contexto ele colocou essas 2 palavras.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então eu vou...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu vou pedir a concordância de V.Exas. no seguinte ponto: nós vamos suspender a sessão até o final da Ordem do Dia, no entanto, marcando um horário. Quer dizer, mesmo que termine antes a Ordem do Dia, nós marcaríamos para 13h30min. Já são 12h22min. Todos vão aproveitar para almoçar. Então, às 13h30min nós retornaríamos, a não ser que a Ordem do Dia ainda esteja em curso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente,

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Vic Pires.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, pelo procedimento que V.Exa. anunciou aí, eu estou em 18º lugar na inscrição. Pelo procedimento que V.Exa. anunciou, eu não falaria?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não. Pelo procedimento, V.Exa. falaria.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então está certo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Claro.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não! Está certo não! A minha disposição é de ouvir o maior número de Parlamentares, de preferência ouvir todos.



O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sr. Presidente, questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas o Regimento faculta, após falarem 10 Parlamentares, que algum Parlamentar possa fazer um requerimento de encerramento.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nós não podemos aqui fazer um acordo entre nós?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ah, claro. Isso é que queremos.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sr. Presidente, mas no art. 57...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Vou pedir a V.Exa. que encerre a inscrição até para que possamos ver o que vai acontecer. Quem quis se inscrever já houve tempo para se inscrever.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sr. Presidente, questão de ordem. O requerimento de encerramento de discussão terá que ser votado e aprovado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Claro.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Não adianta ficarmos discutindo isso aqui, se vai votar..

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nós não podemos entrar em acordo, Deputado?

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Lógico, lógico. Agora, o que o Regimento diz é que o requerimento terá que ser aprovado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim, eu sei disso. Mas nós podemos...

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Não, independente da aprovação do requerimento ou não, podemos...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos fazer tudo aqui em acordo.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - ...entrar num acordo. Claro que podemos, mas à luz do Regimento Interno...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então? Então eu queria ver se nós poderíamos fazer um acordo agora, e não na hora.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Não, agora tem pouca gente. Acho que um acordo desse tipo não poderá ser feito com meia dúzia de Deputados.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então nós vamos suspender.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Só para conhecimento: quantos inscritos têm até agora?

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Vinte.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Vinte inscritos. V.Exa. vai encerrar a inscrição?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, vamos manter a inscrição, porque aí vai cercear...

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - A sessão ainda não começou, vai ser interrompida.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Veja bem, já que há uma proposição de acordo, de repente poderíamos até construir um acordo. Mas para construir o acordo precisa saber o número de inscritos. Se a gente for deixar em aberto, cada hora vai ter mais, não haverá acordo nunca.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sim, mas isso aí não impediria que fizéssemos um acordo para um número X. Outra coisa, os que estão inscritos talvez nem todos estejam aqui na hora.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - E para fazer o acordo, Presidente, tem que ter consenso de não apresentar o requerimento. Se apresentar o requerimento terá que ser votado. Então o acordo também tem que ser de não se apresentar o requerimento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sem nenhuma dúvida.

Então, feito isso, nós vamos suspender a sessão. Está suspensa a sessão, até o final da Ordem do Dia, sendo que, se a Ordem do Dia terminar antes de 13h30min, nós começaremos às 13h30min. Está claro? Pois não.

Suspensa a sessão.

(A reunião é suspensa.)



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro reaberta a 58ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as causas, as conseqüências e responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um *Boeing 737-800*, da Gol (vôo 1907) e um jato Legacy, da American ExcelAir, com mais de uma centena de vítimas.

Ata.

Encontram-se sobre as bancadas cópias das atas da 53ª, 54ª, 55ª, 56ª e 57ª reuniões.

Pergunto aos Srs. Parlamentares se há necessidade de sua leitura?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, solicito a dispensa da leitura.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Dispensada a leitura das atas, a pedido do nobre Deputado Eduardo Cunha.

Em discussão as atas. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discuti-las, em votação.

Os Srs. Parlamentares que as aprovam permaneçam como se encontram.

(*Pausa.*)

Aprovadas.

Ordem do Dia.

Esta reunião ordinária foi convocada para discussão e votação do relatório final da Comissão.

Peço a atenção dos senhores presentes para os procedimentos que vamos adotar.

Os Deputados interessados em discutir a matéria já se inscreveram previamente junto à Secretaria. Cada membro da Comissão inscrito terá o prazo de 15 minutos para discutir a matéria. Os Deputados que não fizerem parte da CPI terão o prazo de 10 minutos e falarão após os membros da CPI. Será concedida a palavra segundo a ordem de inscrição, alternando-se um orador contra e um a favor da matéria — sendo assim, vou perguntar ao inscrito da lista se falará a favor ou contra, para fazermos a alternância e cumprimos o Regimento —, em conformidade com o disposto no § 1º do art. 172.



Até o anúncio da votação do relatório final serão permitidos destaques supressivos ao relatório, sujeitos à deliberação da Comissão.

Comunico aos membros da Comissão que recebemos um ofício do Líder do PMDB, Deputado Henrique Eduardo Alves, fazendo a substituição do Deputado Wladimir Costa pelo Deputado João Magalhães, para integrar esta CPI como titular.

Em discussão a matéria.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o nobre Relator Marco Maia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só para acertar o procedimento.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Relator, antes disso, até para saber se V.Exa. já encerrou as inscrições, se já foram encerradas as inscrições.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, as inscrições não estão encerradas ainda.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Então, para uma questão de ordem, art. 171.

“Art. 171. Os Deputados que desejarem discutir proposição incluída na Ordem do Dia devem inscrever-se previamente na Mesa, antes do início da discussão.”

V.Exa., iniciando a discussão, automaticamente estão encerradas as inscrições.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeitamente.

Estão encerradas as discussões, por força do Regimento.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Encerradas as inscrições, não é, Sr. Presidente, e não a discussão?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - As inscrições. As inscrições para discussão.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Sim, porque V.Exa. falou encerradas as discussões. Com certeza, foi um erro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Um lapso.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Um lapso.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Marco Maia com a palavra.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Boa-tarde, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, todos os presentes.

Sr. Presidente, durante esta última semana, eu recebi um conjunto de sugestões e de propostas das Sras. e Srs. Parlamentares, por escrito, para que fossem incluídas no relatório final. Algumas eu já, de antemão, me predispus a incluir no relatório final, outras, as que eu considerei mais polêmicas, conversei com os proponentes para que eles trouxessem essas propostas ao plenário para que fossem discutidas e pudessem ser apresentadas de forma consensual ao Relator para inclusão destas no relatório.

Eu recebi propostas do Deputado Carlos Zarattini, do Deputado Dr. Ubiali, da Deputada Solange Amaral, do Deputado Miguel Martini e do Deputado Pepe Vargas. E tem aqui uma proposta de inclusão do Relator, que está propondo também que seja incluída ainda no relatório.

Para não ter de lê-las, gostaria só de tirar cópias dessas proposições e entregá-las aos Srs. Parlamentares, para que possam ter, de antemão, conhecimento destas proposições que foram apresentadas.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - V.Exa. as acolheu?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Essas são as que eu estou acolhendo, sem a necessidade de...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Como complementação de voto.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... é, como complementação do relatório. As mais polêmicas que foram apresentadas, eu conversei com cada um dos proponentes para que trouxessem ao plenário essas proposições e pudéssemos aqui debatê-las e construir os acordos necessários para sua aprovação.

Pode ser esse o encaminhamento, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeitamente, nobre Relator.

Vamos passar a palavra, para discutir a matéria por 15 minutos, ao primeiro inscrito, nobre Deputada Luciana Genro.



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, eu estou apresentando voto em separado porque eu entendo que o relatório, embora contenha algumas questões corretas e importantes, não conseguiu traduzir de forma mais clara os problemas que nós constatamos ao longo desses 5 meses de trabalho.

O próprio nome da nossa CPI deveria ser refeito, a partir dos elementos que nós constatamos ao longo dos trabalhos. Onde dizemos que a crise aérea foi desencadeada após o acidente da Gol, na verdade a crise aérea foi evidenciada após o acidente da Gol. E as evidências dessa crise se materializaram de forma mais clara nos acidentes e nos enormes atrasos, no congestionamento dos aeroportos que nós presenciamos ao longo desse período.

Três elementos compõem essa crise aérea. Um deles é o controle de tráfego aéreo, o segundo são os problemas da infra-estrutura aeroportuária e o terceiro é a ausência de fiscalização mais efetiva nas empresas por parte da ANAC.

No que diz respeito ao controle de tráfego aéreo, tema ao qual me dediquei com mais afinco ao longo dos trabalhos, eu vejo que o relatório não captou os problemas envolvidos nas decisões tomadas pelo Comando da Aeronáutica e no fato de nós termos um controle de tráfego aéreo militarizado.

Nós tivemos o acidente da Gol e, após o acidente, a onda que se fez de culpabilização dos controladores que estavam de serviço naquele momento causou um sentimento de revolta muito grande em todos os sargentos controladores, porque eles vinham trabalhando em situação extremamente precária. Já haviam denunciado, através das suas associações, problemas no sistema de controle aéreo; problemas nos radares, como quedas de frequência, duplicação de aeronaves; problemas de excesso de aeronaves a serem controladas; e problemas no *software*. Esses problemas se notabilizaram no acidente da Gol, e o Relator não deu a devida importância a isso.

A mudança automática de nível que ocorreu naquele momento foi um elemento de indução dos controladores a erro nos procedimentos, o que levou ao acidente. Mas eles vinham operando nessas condições. E, após o acidente, com a culpabilização dos controladores, eles então decidem cumprir as normas de forma rigorosa. E esse cumprimento das normas de forma rigorosa acabou por



potencializar os problemas que já havia na infra-estrutura aeroportuária e na fiscalização das empresas, causando atrasos ainda maiores, porque eles começaram a fazer restrições...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Peço silêncio, por favor.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - ...no tráfego aéreo, separação maior de aeronaves, interdições de pistas quando a situação meteorológica assim exigia. E todos devem se recordar de que os controladores de vôo foram, então, acusados de sabotadores.

Num determinado momento, o Comando da Aeronáutica emite ordens de prisão, de transferência e de punição aos controladores que estariam supostamente sabotando o controle de tráfego aéreo, quando, na verdade, eles estavam cumprindo rigorosamente as normas internacionais.

Nesse momento também o Comando da Aeronáutica tomou medidas que ajudaram a mascarar a crise, a dar essa impressão de que o problema estava resolvido, porque de fato os atrasos nos aeroportos diminuíram de forma sensível. Entretanto, essas medidas tomadas pelo Comando da Aeronáutica mascararam a crise, diminuindo o congestionamento dos aeroportos, em detrimento da segurança do tráfego aéreo. E esse, para mim, nobre Relator, é o ponto crucial que V.Exa. deixou de analisar, até porque, quando o Comandante Saito esteve aqui, em depoimento ele não falou sobre esse problema, embora eu o tenha perguntado. Que regras foram essas que o Comando da Aeronáutica mudou no momento em que resolve prender, punir e transferir os controladores e “botar ordem na casa” (entre aspas)? Eles obrigaram todas as aeronaves que operam com regras de vôo visual a voarem abaixo de 3 mil metros e, portanto, a não terem contato com os controladores. Obrigou-as a voarem sem sistema de controle de tráfego aéreo. Isso, evidentemente, diminuiu o número de aeronaves que os controladores têm nos seus radares, mas diminuiu em detrimento da segurança, porque essas aeronaves continuam voando, só que estão voando sem controle por parte do tráfego aéreo e sem que elas possam, inclusive, pedir orientações aos controladores. Então, essa foi uma mudança importante e prejudicial.

A outra mudança foi a obrigatoriedade de que os aviões, após o acionamento dos motores, decolem, mesmo que haja congestionamento de tráfego aéreo e que



eles tenham que ficar realizando órbitas. Então, isso também ajudou a desafogar os aeroportos, porque as vagas para estacionamento das aeronaves são liberadas mais rapidamente. O passageiro não se dá conta de que o vôo dele está atrasando, porque ele já está voando, mas ele está fazendo órbita. E nós tivemos aqui o depoimento dos controladores de São Paulo, que falaram do enorme número de aviões em órbita que se concentram em determinados pontos do espaço aéreo. Esta também foi uma decisão do Comando da Aeronáutica para desafogar o trânsito, que, além de, na prática, não diminuir o atraso, porque o avião tem que ficar em órbita, também afeta a segurança, porque essas órbitas constituem fator de risco.

O terceiro ponto, que, inclusive, se relaciona com o acidente da TAM, foi a retirada da prerrogativa dos controladores de interditar pistas devido a fatores meteorológicos. No dia do acidente da TAM, apesar de todos os relatos dos pilotos de que a pista estava escorregadia, os controladores não tinham mais o poder de interditar a pista, assim como eles também perderam o poder de fazer as restrições ao tráfego aéreo e de separação de aeronaves. Essa prerrogativa foi transferida para o CGNA, que é comandado por oficiais que não são controladores, e que tem sede no Rio de Janeiro. Então, no dia do acidente da TAM, os controladores não tinham mais esse poder de fechar a pista por causa da chuva. Eles podiam apenas pedir à INFRAERO que fizesse a medição. E, estando a medição abaixo dos níveis considerados, em tese, seguros, eles não podiam fazer a interdição.

Além desse problema, também foi diminuída de forma drástica a carga horária de formação dos controladores. Então, foram enviados para trabalhar vários controladores com formação deficiente. Nós vimos o caso de Jomarclo, que acabou sendo aprovado após várias tentativas e por pressão dos oficiais, o que acabou redundando no acidente da Gol, entre outros problemas que isso determina — controladores com pouca experiência e com pouca formação. Além disso, o Comando transferiu os controladores da defesa aérea para o controle de tráfego aéreo. Essas 2 últimas medidas foram tomadas devido à enorme escassez de controladores, o que também afetava e afeta o sistema de controle de tráfego aéreo. Mas levar controladores da defesa aérea para o tráfego aéreo civil é como colocar um dermatologista para fazer consultas de cardiologista. Ambos são médicos, mas



têm especialidades totalmente distintas. E os controladores da defesa aérea foram colocados no tráfego aéreo civil sem a devida formação e especialização.

Então, os enormes problemas que existem no controle de tráfego aéreo e as denúncias e os problemas que são permanentemente apontados pelos controladores foram abafados ao longo desses últimos meses, a partir da ação do Comando da Aeronáutica, que tomou essas medidas, que eu considero medidas atentatórias contra a segurança do tráfego aéreo — por isso, eu estou também sugerindo, no meu voto em separado, a necessidade de indiciamento do Comandante da Aeronáutica, Juniti Saito, pelas medidas que foram tomadas e que atentam contra a segurança do tráfego aéreo — e, ao mesmo tempo, um abafamento desses problemas que existem. Então, a necessidade de uma auditoria no controle de tráfego aéreo me parece evidente, diante dos inúmeros problemas apontados pelos controladores, inclusive nesse caso específico do acidente da Gol. Por isso eu também sou totalmente contrária ao indiciamento dos controladores que atuaram no acidente da Gol, antes que se possa fazer uma auditoria no sistema para verificar se de fato esses fatores trazidos pelos controladores à nossa CPI, como a mudança automática de nível, não induziram os controladores a erro e, portanto, foram fatores que contribuíram de forma decisiva para o acidente.

Eu vejo que a desmilitarização do controle de tráfego aéreo é uma necessidade emergencial. Os próprios controladores apresentaram a possibilidade de serem transformados em DACTAs, uma carreira de Estado, e essa sugestão consta do relatório do Deputado Marco Maia.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se V.Exa. me permite, V.Exa. ainda dispõe de 3 minutos.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Obrigada.

Nós precisamos de um pronunciamento forte desta CPI no sentido da desmilitarização, para que se possa abrir essa caixa-preta do controle de tráfego aéreo e, de fato, saber se os problemas trazidos pelos controladores se confirmam e não mais permitir que eles sejam abafados pelo Comando da Aeronáutica.

Os outros 2 elementos — e eu vou ter que ser mais breve —, os problemas da INFRAERO e da ANAC, não são menos graves. No caso da ANAC, o que nós vimos foi uma total omissão dessa agência, no sentido de fazer a fiscalização das



empresas, e a sua atuação sempre em favor das empresas, e não dos consumidores. Eu vejo que a ANAC não serve para nada. Ela deveria ser extinta, porque não serve para nada do ponto de vista do interesse público. Ela só serve para garantir os interesses das empresas. Ela não fiscalizou a pista que foi reformada. Se omitiu nessa sua tarefa legal e que consta, inclusive, do próprio Regimento Interno; é portanto uma tarefa legal e regimental, a de fiscalizar a obra da INFRAERO. E também permitiu que aquela norma produzida pelos seus técnicos não se tornasse efetiva. E aquela norma, que foi levada à Justiça de forma errônea, porque ela não estava válida — e esta é mais uma razão para o indiciamento da diretoria da ANAC —, se ela estivesse válida, poderia ter impedido que pousasse aquele avião, com aquele peso, com aquele tamanho, com aquela lotação, naquela pista curta e escorregadia.

A pista, segundo o próprio Coronel Junqueira, na sua explicação para nós, do seu trabalho, foi um fator contribuinte do acidente. Eu não consegui encontrar essa conclusão no relatório de que a pista foi um fator contribuinte. Porque o Coronel Junqueira nos disse que, se fosse no Aeroporto de Brasília, no de Guarulhos ou no do Rio de Janeiro, o avião poderia ter pousado. Ele disse que para parar em Cumbica, ou em Campinas, ou no Galeão, ou em Brasília, talvez tivesse condição. Então, a pista molhada incidiu na ineficiência da freagem. Essa foi a conclusão do Coronel Antônio Junqueira. Então, a pista foi um fator contribuinte. Portanto, nós não podemos eximir a ANAC da sua contribuição no acidente, quando ela deixa de fiscalizar a pista e quando ela deixa que aquela norma, que evitaria o pouso do avião, não se tenha tornado válida, não tenha sido votada pela diretoria e não tenha sido fiscalizada. Assim como a INFRAERO, que não só fez a obra e liberou aquela pista sem o *grooving* — nós não sabemos se o *grooving* mudaria a condição ou não, mas efetivamente a pista sem o *grooving* se torna mais problemática —, como também enviou funcionários para fazer a inspeção da pista sem nenhuma formação. E eles disseram, aqui mesmo, nesta CPI, que não receberam nenhuma instrução formal para fazer a inspeção da pista e sequer desceram do carro para fazer essa inspeção. Então, tanto a INFRAERO como a ANAC contribuíram também de forma importante nas condições que levaram ao acidente da TAM. Por isso, eu peço também o indiciamento de toda a diretoria da ANAC, da direção de engenharia da



INFRAERO e da superintendência do Sudeste da INFRAERO, que era a responsável por esses funcionários que lá foram fazer a liberação da pista sem a devida formação para isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem. Ouvida a Deputada Luciana Genro, vamos passar ao próximo inscrito.

Chamo a atenção dos Srs. Parlamentares para o fato de que nós vamos precisar ser rigorosos no tempo, porque muitos Parlamentares estão inscritos, e o tempo é de 15 minutos, senão nós não concluiremos.

O próximo inscrito para falar a favor é o nobre Deputado Carlos Zarattini, terminado às 14h27min.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sras. Deputadas, em primeiro lugar, gostaria aqui de parabenizá-lo, Sr. Presidente, pelo seu trabalho, pela condução desta CPI de forma equilibrada, correta, justa, o que permitiu que realizássemos um amplo trabalho de investigação, de debate. Não poderia deixar de registrar esse elogio a sua participação e à condução dos trabalhos.

Também gostaria aqui de elogiar o trabalho do nosso Relator, que, da mesma forma como diversos colegas desta CPI, se aprofundou em aspectos técnicos e investigativos, que, sem dúvida alguma, contribuíram para que hoje nós tivéssemos condições de votar um relatório consistente, um relatório que aponta inúmeros problemas que, como disse a Deputada Luciana Genro, evidenciaram que nós tínhamos uma crise que estava latente e que aflorou exatamente devido ao acidente, ao choque do avião da Gol com o Legacy.

Essa situação é uma situação que, como diz o relatório, deriva de um crescimento do número de passageiros no transporte aéreo no Brasil, um crescimento, diríamos, a taxas chinesas; e da implantação de uma malha aérea, ao longo dos últimos 10, 12 anos, que favoreceu as empresas de aviação, uma malha aérea que, de tão justa que é, qualquer atraso repercute em todo o País. E também, devido à atuação, em primeiro lugar, do DAC, que foi o órgão responsável pelo controle das autorizações de rotas e que permitiu a implantação dessa malha aérea, como também favoreceu, como diz o relatório, o estabelecimento de um duopólio que não contribui para o avanço e o desenvolvimento do transporte aéreo no Brasil.



Esse duopólio permite, ao mesmo tempo, que as empresas tenham o menor custo possível e, com isso, consigam abaixar as suas tarifas, mas permite também que elas consigam obter lucros extraordinários, a ponto de, antes desse período de crise, essas empresas terem sido campeãs em lucros, entre várias empresas no País.

É importante dizer também que, no nosso debate e no relatório, ficou clara a participação que houve dos controladores de tráfego aéreo no processo de desestabilização do sistema aéreo como um todo. Essa questão deriva não só da possibilidade de culpabilidade dos controladores, como também de condições de trabalho que somos obrigados aqui a reconhecer no relatório, de diversos problemas, como falta de controladores e questões salariais, que necessitam ser resolvidas, e o relatório aponta com firmeza essas questões.

Aponta também o relatório a questão da desmilitarização, um processo que deve ser estudado, porque não é possível imaginar que nós aqui, Deputados, com pouca ou nenhuma experiência, a maior parte, nesse setor, tenhamos condições de dizer aqui qual deve ser o processo de desmilitarização. Isso deve sim ser discutido, analisado e debatido pela sociedade, pela Força Aérea Brasileira, pelo Ministério da Defesa, pelo Governo como um todo e por este Congresso. Então, junto com o processo de desmilitarização, também temos que avançar tecnologicamente no controle através de satélites. Ou seja, deixar de ter um controle por radar para ter um controle aéreo através de satélite. Para isso é necessário pesquisa, é necessário avanço tecnológico, é necessário colocar um satélite brasileiro no ar, para que não tenhamos que depender de nenhum outro país para termos o nosso controle aéreo.

O relatório também aponta a fonte das ditas irregularidades da INFRAERO. Essa fonte é exatamente a divergência entre os custos de obras da INFRAERO e os custos que são considerados pelo Tribunal de Contas e que são apontados não só nas últimas diretorias da INFRAERO, mas em diretorias de Governos anteriores, onde inclusive ocorreram condenações, no nosso modo de ver, injustas, por divergências que devem ser sanadas imediatamente entre a INFRAERO e o Tribunal de Contas da União.

A outra questão diz respeito à ANAC. A ANAC, como bem diz o relatório, não mudou o curso, não mudou o rumo das coisas no País. Ela, no seu pouco mais de 1 ano de existência, não procurou desfazer essa malha aérea, não procurou reduzir o



poder das empresas e, da mesma forma, reduzir esses lucros extraordinários a que eu já me referi.

Então, acho que o relatório aponta muito claramente e diz também com clareza que é necessário a apuração dos fatos, pelo Ministério Público, que levaram à apresentação da IS à juíza de São Paulo para liberação da pista do Aeroporto de Congonhas. É impossível fazermos aqui a individualização, neste caso, das questões que dizem respeito àquele episódio, até porque foram contraditórios os depoimentos que tivemos nesta CPI.

É importante dizer também aqui todo o trabalho feito na apuração dos acidentes da Gol e da TAM.

O acidente da Gol foi esmiuçado, foi detalhado. Nós tivemos inúmeros depoimentos aqui que nos deram clareza do que se passou naquele acidente.

Então, o relatório neste ponto também é muito preciso.

E na questão do acidente de Congonhas, o acidente com o avião da TAM, o relatório aponta que a pista pode ter sido um elemento contributivo, mas que não é possível ainda ter essa conclusão. É necessário que avancem as investigações para que, aí sim, se diga realmente quais as principais razões ou qual a razão, se é que existe uma única razão, para que tenhamos uma conclusão sobre esse acidente.

Em relação ao CONAC, o relatório aponta com clareza que tem de funcionar e tem de ser um órgão de planejamento, que estabeleça um plano para o Brasil no sistema aéreo, um plano de longo prazo, um plano de obras para a INFRAERO, um plano de investimentos no controle aéreo, na contratação de operadores de tráfego aéreo. Enfim, é necessário que o CONAC desempenhe o papel que lhe foi atribuído. E isso já vem sendo feito atualmente. O relatório tem clareza nesta questão.

Gostaríamos também de agradecer ao Relator por ter acolhido a nossa sugestão sobre as questões relativas à região de São Paulo, principalmente a prioridade que deve ser dada ao Aeroporto de Viracopos, pelas ótimas condições meteorológicas que tem aquele aeroporto e pelas condições do sítio urbano em que se encontra, capaz, não só pela proximidade da Capital, como por estar numa região metropolitana, que é a região metropolitana de Campinas, de se tornar o grande aeroporto da região de São Paulo.



Por fim, eu gostaria de dizer, Sr. Presidente, que o relatório aponta com clareza que é necessário aumentar a fiscalização, aumentar o rigor com que todos os órgãos governamentais tratam o sistema de tráfego aéreo no Brasil.

E por conta disso, citaria aqui uma das questões que me parece óbvia, simples. Por exemplo, uma das recomendações: implantar uma tabela de multas para o caso de atrasos e cancelamentos, que é o que temos observado. As empresas, sempre no intuito de reduzir seus custos e aumentar seus lucros, vêm abusando da questão dos atrasos e de cancelamentos de vôos, para que exatamente possam economizar. Dessa forma, acabam prejudicando a maior parte dos passageiros e dos usuários do sistema aéreo brasileiro.

Então, nesse sentido, Sr. Presidente, Sr. Relator, eu gostaria de manifestar aqui o meu apoio ao relatório do Deputado Marco Maia, que é um relatório equilibrado, um relatório que apresenta exatamente em condições muito claras as críticas que esta CPI tem aos órgãos governamentais, sem ao mesmo tempo cair na luta política, sem ao mesmo tempo cair numa situação de apresentar fatos que não correspondem à verdade, fatos que não foram comprovados nas investigações desta CPI.

É importante que se diga: aqui ouvimos praticamente todos os lados. É evidente que era impossível, até pelo tempo, que tivéssemos a audiência de todos aqueles que tiveram seus requerimentos de convocação aprovados. Mas não podemos deixar de dizer que os depoimentos essenciais foram feitos nesta CPI, foram votados, aprovados e deram embasamento para um relatório preciso do Deputado Marco Maia, que, tenho certeza, vai ser aprovado pela maioria dos membros desta CPI e vai contribuir muito para que o Congresso Nacional, em especial a Câmara dos Deputados, apresente ao País uma saída, um caminho para o desenvolvimento do transporte aéreo brasileiro, a fim de que seja seguro, eficiente, acessível ao bolso de milhões de brasileiros, que vença as distâncias continentais de nosso País e que garanta que o desenvolvimento de nosso País seja alcançado.

Muito obrigado, Sr. Presidente. Parabéns, Sr. Relator.

Nosso voto será favorável.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem. Ouvimos o Sr. Deputado Carlos Zarattini, a quem agradecemos as palavras elogiosas à nossa conduta à frente da CPI.

Vamos passar a palavra ao próximo inscrito, Deputado Rodrigo de Castro, para falar contra o relatório.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sras. e Srs. Parlamentares.

Inicialmente, eu gostaria, Sr. Presidente, de cumprimentá-lo pela condução dos trabalhos, sempre equilibrada, e por realmente tornar mais democráticas as nossas contendas nesta CPI.

Gostaria de cumprimentar também o Relator pelo esforço em propor algumas medidas importantes, no sentido de reforçar a segurança nos vãos. Esse é o ponto positivo que eu destacaria no seu trabalho.

Destaco também aqui o esforço da bancada, especialmente de oposição e do PSDB nesta CPI. Desde o início, pela iniciativa do Deputado Vanderlei Macris, do Deputado Otávio, o PSDB lutou pela instalação da CPI, e o Governo fez toda força no sentido de impedir a referida instalação. Uma vez instalada a CPI, a maioria governista aqui também fez um esforço muito grande para que temas relevantes para as investigações não aflorassem, não viessem à tona, ao conhecimento da população do nosso País.

Esse esforço se reflete também no voto do nosso eminente Relator. Tivemos pontos importantes, pontos fundamentais que deixaram de ser tratados.

Uma das questões que destaco é em relação à INFRAERO. O Presidente Sérgio Gaudenzi acha um absurdo a composição da INFRAERO, a terceirização naquela empresa, que tem 25 mil funcionários. Praticamente metade da mão-de-obra é terceirizada. Ou seja, não sabemos, ou não conhecemos, na INFRAERO uma busca de atender às necessidades de qualificação e capacitação específica para o setor.

Desde o início desta CPI, e antes dela, surgiram inúmeras denúncias graves de irregularidades na INFRAERO, que não puderam ser devidamente apuradas devido à ação do Governo, da bancada governista nesta CPI. Não pudemos, por exemplo, ter acesso ao relatório do Tribunal de Contas da União.



Uma das denúncias que apareceu desde o início refere-se ao loteamento político dos cargos da empresa. Podemos afirmar de maneira categórica que as irregularidades, o critério político de preenchimento dos cargos, enfim, a má administração da INFRAERO, contribuíram em muito para as tragédias que se abateram no setor aéreo brasileiro.

Nesse sentido, quero citar aqui um trecho da carta de emissão do Brigadeiro Edilberto Sirotheau, ao se afastar de uma superintendência de suma importância para a INFRAERO, a Superintendência de Segurança Aeroportuária, ainda em abril de 2005, quando ele afirmou haver na empresa — abre aspas — *“obsessiva prioridade às obras que proporcionam visibilidade em detrimento das necessidades operacionais”*. Ele previa, ainda — abre aspas — *“ocorrências graves em futuro próximo”*.

Infelizmente, esses indicativos que mostram de maneira forte a desconsideração do Governo com as boas práticas de gestão, negligenciando os recursos públicos e tratando com descaso as vidas humanas foram fundamentais para que essas tragédias acontecessem. Essas afirmações tão graves se repetem também na ANAC, a agência reguladora do setor.

O eminente Relator propõe que se mude o modelo, e há outras pessoas que propõem o fim da ANAC. Muito mais o que isso, o que se discute é como são escolhidas e como foram escolhidas as pessoas que dirigiram a ANAC. Nós tivemos, naquela empresa, um apagão de gestão. No momento em que o Presidente da República diz que choque de gestão é contratar pessoas, vemos quão equivocado está o Governo Lula em relação à administração pública.

A desqualificação dos quadros técnicos do Governo é uma das heranças malditas que o Governo Lula vai deixar para a posteridade, e a ANAC é o exemplo clássico disso.

Nós tivemos, Sr. Presidente, Sr. Relator, Sras. e Srs. Parlamentares, um aparelhamento com pessoas despreparadas para exercer o cargo, a importante função de diretores daquela agência. E a demissão desses diretores, recentemente, é o indicativo disso. A falta de confiança do atual Ministro da Defesa é um indicativo de como esse setor foi negligenciado pelo Governo. Um setor fundamental, onde qualquer erro é fatal, e o resultado desses erros foram as tragédias ocorridas.



Quero ler aqui também trecho de um relatório semestral, de 2007, da Ouvidoria da ANAC, em que ele diz: *“As reuniões do colegiado de diretores acontecem, não raro, em clima tenso, agravado por conflitos entre opiniões dos participantes, sem uma dinâmica organizada por uma metodologia capaz de garantir o seu desenvolvimento eficaz, o que começou a ser realizado efetivamente somente nas últimas reuniões”*.

Ou seja, o Governo acordou tarde, acordou quando o leite já estava derramado, ou melhor, quando o sangue das centenas de vítimas já havia sido derramado.

Aponto outro item que considero fundamental e que faltou a esse relatório. Muitas vezes, esta própria CPI negligenciou as causas da crise aérea. Para nós, a maioria da bancada do Governo, a CPI deixou de ir a fundo nas causas do caos aéreo. O diagnóstico das causas é fundamental para uma efetiva recomendação à altura pelo Relator. Isso não ocorreu. O que ocorreu foi mais a busca de itens pontuais, que tratam de determinações legais, já há muito estabelecidas, mas descumpridas e que não necessitariam de uma CPI para serem efetivadas.

Tivemos, na transformação do Aeroporto de Congonhas, *hub* principal do País, outra demonstração patente do descaso da diretoria da ANAC, de forma que as empresas realmente tomaram conta daquele órgão, que deveria ser um órgão de fiscalização.

Hoje, temos aí diversas medidas de descentralização dos vôos, especialmente do Aeroporto de Congonhas. Ora, por que essas medidas não aconteceram anteriormente? Por que só agora, depois dos acidentes?

Isso mostra também, de maneira clara, os equívocos seguidos dos órgãos deste Governo, o descaso com a vida humana, e realmente, a responsabilidade do Governo em relação ao caos aéreo.

Além disso, no relatório, o eminente Relator comete ainda um grande pecado, uma grande falha na questão dos indiciamentos.

O Relator se preocupou com os lambaris, com os peixes pequenos, e não foi atrás dos tubarões que estão aí devorando a segurança do nosso setor aéreo. Essa é a triste realidade.



Nós tivemos, no seu relatório, uma simples repetição, ou uma quase cópia, do que propôs a Aeronáutica. Para isso, não era preciso a instalação desta CPI e o trabalho árduo que nós desenvolvemos. Por que não se foi a fundo na questão da gestão da ANAC, da responsabilidade dos diretores da ANAC?

Por que não procurou, desde o início, esta CPI também investigar a INFRAERO, investigar as denúncias de irregularidades que existiam, investigar o relatório do Tribunal de Contas da União? Então, essa pergunta fica no ar. A verdade é que essas perguntas não foram coerentemente respondidas por esta CPI.

Outra questão que ficou patente por conta desses critérios de apadrinhamento do cargo, de se colocar pessoas incompetentes para gerirem órgãos tão importantes: as dificuldades de relacionamento entre a ANAC e a INFRAERO. Uma das regras básicas dos manuais de administração é que as empresas que estão no mesmo segmento, especialmente empresas governamentais, devem atuar em sintonia. E foi exatamente na direção oposta que caminharam a ANAC e a INFRAERO, coroadas pela infeliz administração do Ministério da Defesa na gestão — se se pode dizer isso — do ex-Ministro Waldir Pires.

São inúmeros os indícios de desentrosamento e dificuldades de relacionamento profissional, um verdadeiro jogo de empurra entre a INFRAERO e a ANAC. Talvez o único ponto comum entre as duas, no qual a INFRAERO e a ANAC realmente chegaram a um denominador comum, foi a maneira cruel como trataram as vítimas dos acidentes aéreos.

Deputados membros desta CPI presenciaram o clima tenso e hostil entre dirigentes da INFRAERO e da ANAC em reunião realizada no dia 4 de julho de 2007. É importante, ao chegarmos ao final desta Comissão, realmente lembrarmos do que aconteceu. A reunião de cerca de 3 horas e meia teve bate-boca, jogo de empurra, mas não se chegou a nenhuma proposta de consenso para pôr fim, então, à crise que se encontrava no auge. Motivo da briga: o Brigadeiro José Carlos Pereira, ex-Presidente da INFRAERO, reclamou da falta de informação sobre o horário dos vôos na sala de embarque, por parte das companhias aéreas.

A ex-Diretora Denise Abreu — e aí foi muito coerente com o que acontece na ANAC — saiu em defesa das companhias privadas, em detrimento dos passageiros.



Isso serve apenas para ilustrar a maneira realmente descabida, a maneira infeliz como esses importantes órgãos governamentais são geridos, são realmente administrados.

Agora, volto a repetir, o Governo — e as demonstrações de barganha pelos votos na questão da CPMF e em outras que nós estamos vendo aí — mostra que não aprendeu a lição. Continua loteando os seus cargos, cargos importantes no País, com pessoas sem a mínima qualificação para essas importantes funções. Com isso, quem perde é a nossa população.

Por esse motivo, Sr. Presidente, Sr. Relator, por essas falhas no relatório, por essas falhas, inclusive, da ação da CPI, o PSDB — e eu quero aqui também cumprimentar os meus companheiros da bancada de Oposição —, procuramos, o tempo todo, um caminho que privilegiasse realmente as soluções para o setor aéreo e que privilegiasse também a busca da verdade. Sabemos o que acontece no tráfego aéreo brasileiro. Abrimos essa caixa-preta, e, infelizmente, a maioria da bancada do Governo não permitiu que abríssemos a contento.

Dessa maneira, o PSDB termina esta CPI, é claro, como o sentimento de que poderíamos ter avançado muito mais. Nós, Deputados, poderíamos ter feito um serviço muito melhor ao nosso País, mas não o fizemos. De qualquer maneira, o PSDB tem a consciência tranqüila de ter feito a sua parte. É por isso que nós estamos apresentando aqui, toda bancada — e eu cumprimento os meus companheiros de bancada nesta CPI —, um voto em separado. Cumprimento também os técnicos do partido que trabalharam de maneira aguerrida e de maneira... realmente com um sentimento muito grande, mesmo, eu diria até, de patriotismo, de compromisso com o País. Eu cumprimento a todos, porque nós fizemos a nossa parte, nós buscamos realmente o máximo de avanço em relação à questão da CPI. E eu termino aqui as minhas falas lamentando muito tantas tragédias, lamentando tantos atrasos, tantos prejuízos ao País, e lamentando mais ainda que o Governo Lula não aprendeu a lição.

E também quero lamentar aqui essas lacunas por parte do Relator. Mesmo salientando a seriedade na condução dos trabalhos, eu quero deixar bem claro que essas lacunas realmente reverterão em grande prejuízo para os trabalhos desta CPI e, eu diria mesmo, para o objetivo que considero maior desta Comissão que é a



proposição de soluções, que é a proposição realmente de uma resposta à sociedade.

Nós, Deputados, quando instauramos esta Comissão Parlamentar de Inquérito, nós, é claro, também estávamos nesse momento fazendo um compromisso com os brasileiros, com as brasileiras, um compromisso com a Nação, e infelizmente nós não pudemos cumprir a contento esse compromisso. Essa é a cruel verdade a que se chega ao final desses trabalhos.

Muito obrigado, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Parlamentares.

Era o que eu tinha dizer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós é que agradecemos a participação de V.Exa., Deputado Rodrigo de Castro.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sr. Presidente, uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tem a palavra o Deputado Dr. Ubiali para uma questão de ordem.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Eu gostaria que fosse distribuído esse voto em separado do PSDB, para a gente tomar conhecimento.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Esse voto já está à disposição da Presidência desta Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem. Tem o voto em separado do PSDB e tem um do PSOL.

Vamos ao próximo inscrito, que é o nobre Deputado Pepe Vargas, terminando às 14h56min.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sras. Deputadas, antes de mais nada também queria aqui, Sr. Presidente, parabenizá-lo pela forma competente, serena e equânime com que V.Exa. tratou todos os Deputados desta Comissão na condução dos trabalhos. Tenho certeza de que o sucesso desta CPI se deve muito à sua conduta e à sua direção. Quero parabenizar o Deputado Marco Maia pelo seu relatório. Queria, desde já, agradecer ao Deputado Marco Maia por ter acolhido integralmente o relatório da Subcomissão de Legislação que está incorporado ao relatório final desta CPI, bem como a sugestão que eu encaminhei e que V.Exa. também acolheu no seu relatório final.



Eu queria também dizer que foi uma oportunidade extremamente importante na minha vida ter convivido com todos os Deputados e Deputadas desta Comissão, independentemente das questões políticas e partidárias. Acho que todos aqui imprimiram a esta Comissão o melhor dos seus trabalhos. Obviamente que agora estamos numa fase, e não somos ingênuos, e tenho certeza de que todos aqueles que nos assistem também não o são, ingênuos, onde há um grau de disputa política, partidária inclusive.

E nesse sentido eu queria dizer o seguinte: caixa-preta que não se abria, na minha opinião, acontecia na época em que o PSDB dirigiu este País, onde se tentava criar CPI e não se abria. Caixa-preta existe no Estado de São Paulo, onde inclusive fizemos uma audiência pública da CPI, da Subcomissão de Legislação, e está cheio de faixas, lá na entrada da Assembléia Legislativa, onde os Parlamentares pedem para abrir CPI, e o PSDB se coloca contra qualquer CPI. Nenhuma CPI se abre no Estado de São Paulo para investigar problemas da administração estadual de São Paulo dirigida pelo PSDB. Então ali tem caixa-preta; aqui, nós tivemos a preocupação de que esta CPI não se transformasse numa CPI de disputa entre Oposição e Situação, que esta CPI pudesse dar uma contribuição à Nação brasileira no sentido de apontar problemas, mas também apresentar soluções para aquilo que o cidadão brasileiro que se utiliza do transporte aéreo, que inclusive é uma minoria ainda da população brasileira... Nós precisamos fazer com que esse transporte se massifique, para que a maioria do nosso povo possa utilizá-lo. Mas o que o cidadão brasileiro que hoje usa transporte aéreo quer? Ele quer sair no horário certo, chegar no seu destino no horário certo, com segurança e com conforto. E é isso que esta CPI pode fazer, e é isso que esta CPI está fazendo nas suas recomendações.

Então, Sr. Presidente, eu penso que o que nós debatemos aqui ao longo desses meses demonstrou... foram demonstradas claramente algumas questões. Em primeiro lugar, há uma crise no sistema aéreo? Há. Temos consenso com isso. Esta crise começou quando? Começou depois do acidente do Boeing da Gol com o jato Legacy da ExcelAire? Não, essa crise, como foi dito aqui muito bem pela Deputada Luciana Genro, estava latente, e ela decorria de problemas muito antigos; decorria, por exemplo — e não há como não dizer aqui —, da ausência de



investimentos na infra-estrutura aeroportuária do nosso País ao longo de toda a segunda metade dos anos 90, quando se tentou privatizar a INFRAERO. Não se conseguiu, mas não fizeram os investimentos. Só ao final da administração do Presidente Fernando Henrique Cardoso que novamente a INFRAERO começou a fazer investimentos, porque achava que ia ser privatizada e que a iniciativa privada resolveria aquilo que o Estado deveria fazer e não fez. E isso o PSDB não quer discutir. Provavelmente não está no voto em separado dos colegas Deputados do PSDB.

Então, Sr. Presidente, essas questões precisam ser ditas aqui também.

Felizmente, ao final da administração do Presidente Fernando Henrique Cardoso, a INFRAERO voltou a investir, e agora, durante o início da administração do Presidente Lula, continua a investir. Mas também vimos que esses investimentos são insuficientes, são pequenos, são poucos, precisam ser ampliados. E isso está dito no relatório do Deputado Marco Maia, que é necessário haver investimento na infra-estrutura aeroportuária do nosso País. Também uma das razões da crise é a crise nas empresas aéreas que se abateu no mundo inteiro e chegou ao Brasil — fechamento da VARIG, da Transbrasil, da VASP. É óbvio que isso contribuiu para o ambiente se conturbar.

Também faz parte dessa crise o crescimento que o mercado teve nos últimos anos, inclusive com o advento do conceito de baixo custo das tarifas que criou uma competitividade maior. Também é componente dessa crise, obviamente, a falta de planejamento na contratação de controladores de voo, que vinha lá desde o tempo do DAC. Também faz parte do componente dessa crise colocar superlotação de horários e, enfim, chegadas e saídas de aviões em determinados aeroportos. Tudo isso está dito no relatório do Deputado Marco Maia. Também faz parte dessa crise a adoção de um modelo institucional que se mostrou absolutamente insuficiente para responder ao planejamento, à execução e à fiscalização do setor, porque quando foi criada a Lei da ANAC, fruto da visão que se tinha da legislação das agências reguladoras, modelo herdado inclusive do período, da gestão do PSDB, se concebeu uma idéia de que agência reguladora era poder concedente, era órgão fiscalizador, era órgão regulador. Portanto, tinha planejamento, execução e fiscalização no mesmo órgão. Obviamente que não ia dar certo isso.



A CPI está propondo alterações nesse modelo institucional. Faz parte dessa crise uma legislação anacrônica, um Código Brasileiro de Aeronáutica atrasado, de 1986, que tem pontos positivos ainda, mas muitos pontos absolutamente insuficientes para responder à realidade do mercado da aviação civil nos dias que vivemos. E também estão sendo apontadas aqui no relatório alterações na legislação que vêm já, de imediato, com propostas concretas, inclusive com minutas de projetos de lei que podem ser votadas imediatamente por esta Casa, para se ter um marco regulatório mais atualizado, propondo também que se abra uma Comissão Especial aqui nesta Casa, para poder seguir o estudo dessa legislação que é extremamente complexa, envolve vários diplomas legais, como toda a legislação do sistema brasileiro de defesa da concorrência, o novo Código Civil, o Código de Defesa do Consumidor, a Lei de Licitações, que inclusive está sendo mudada — está no Senado aguardando votação, já passou por esta Casa —, o Código Brasileiro de Aeronáutica, a Lei das Agências Reguladoras e tantos outros diplomas legais.

Então, o relatório do Deputado Marco Maia é um relatório consistente. Alguém poderá aqui dizer: Ah, mas não está indiciando ninguém da administração federal ou coisa do gênero. Está apontando indiciamentos no que diz respeito ao acidente da Gol, que foi já bastante investigado, inclusive com o CENIPA. Já adiantando, inclusive, um inquérito policial militar, Polícia Federal. Ali já há condições de fazer indiciamentos. Agora, no restante das questões, é preciso aprofundar investigações. Não há problema nenhum de uma CPI dizer: *“Investigamos até aqui. Temos documentos, comprovações até aqui. É necessário aprofundar a investigação”*.

Eu não sou jurista. Sou trabalhador da área da saúde. Mas todos nós aqui sabemos que, se a CPI resolve indiciar alguém, tem de mandar para o Ministério Público. O Ministério Público vai analisar; e o Ministério Público é que vai decidir se abre processo ou não. E é o Judiciário que vai julgar e vai decidir se a pessoa tem culpa ou não. Esse é o processo.

Do que adiantaria, como muitos aqui dizem: *“Tem de mandar o indiciamento da Sra. Fulana de Tal, da Dra. Denise Abreu?”* Eu acho que a solução encontrada pelo Deputado Marco Maia é uma solução inteligente, equilibrada, justa e eficiente. Por quê? Porque ele diz o seguinte: *“Nós precisamos ir mais a fundo na investigação*



de por que a norma de segurança não virou uma norma legal dentro da ANAC. É preciso aprofundar a investigação”. E está remetendo ao Ministério Público, para que o Ministério Público investigue 5 Diretores da ANAC e 4 funcionários da ANAC, se eu não me engano. É isso o que diz o relatório. E o Ministério Público lá poderá investigar. E, se tiver de abrir processo contra alguém, vai abrir. E, se alguém acha que isso é pouco, vai poder acostar o seu voto em separado; e, se quiser mandar em separado para o Ministério Público, vai mandar também para o Ministério Público. E caberá ao Ministério Público e ao Judiciário brasileiro tomarem as decisões finais sobre isso.

Eu já vi muita CPI por este Brasil afora indiciar gente, e o Ministério Público não acolher. Já vi muitas vezes o Ministério Público abrir processo, e o Judiciário não acolher o processo, ao fim e ao cabo de todas essas questões.

O importante, Sr. Presidente, é que nós nos debruçamos sobre esses problemas, nós discutimos essas questões. Se alguém aqui tiver a ousadia de dizer que o acidente com o avião da TAM se deve a esta responsabilidade objetiva de uma pessoa, 2, 3 ou 4, estará, no mínimo, cometendo um julgamento precipitado, porque não foi concluída a investigação desse acidente. Então, querer estabelecer responsabilidade objetiva, querer indiciar agora, neste momento — eu não digo que não possa ser indiciado depois —, indiciar alguém agora, neste momento, estará cometendo uma injustiça que inclusive poderá não ter eficácia, porque o próprio Ministério Público ou o Judiciário depois não acolherão.

É preciso terminar a investigação desse acidente. Todos os indícios levam a crer que houve falha naquela aeronave. No início se falava que era a pista. A tese da pista, de problemas na pista, foi perdendo força. Foi ganhando força a possibilidade de falhas na aeronave ou de falha humana, em que eu, sinceramente, particularmente, não acredito; que pilotos experientes como aqueles fariam um erro tão primário. Inclusive porque dizem que está lá na caixa-preta: “*Estamos com o reverso pinado. O.k. Estamos*”. Todos os indícios levam a crer que houve falha mecânica naquela aeronave. Não vejo ninguém aqui propor indiciamento de alguém da Airbus. Não vejo ninguém aqui propor o indiciamento de alguém da TAM.

Então, Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sras. Deputadas...



Até porque seria injusto fazer isso, neste momento. É preciso terminar a investigação desse acidente e, ao fim da investigação desse acidente, chegar às conclusões e apontar as responsabilidades. Nós ainda não temos os dados completos do que o CENIPA nem de outras investigações que estão em curso, para que se possam apontar os responsáveis sobre essa questão.

Eu acho, Sr. Presidente, que querer fazer política, fazer politização, partidarização, transformar em disputa político-partidária a dor, a tragédia de algumas famílias, eu não considero isso um comportamento ético. Com todo o respeito. Não considero isso um comportamento ético. Querer trabalhar em cima da comoção das pessoas não é uma atitude adequada para quem tem a elevada responsabilidade de ser Parlamentar desta Casa, para conseguir apontar para a Nação brasileira os caminhos que precisam ser perseguidos para que o setor de aviação civil do nosso País possa ser aquilo que eu dizia no início da minha intervenção: pontual, seguro, eficiente e confortável para os seus usuários, para os seus passageiros.

Sr. Presidente, Srs. Deputados, portanto, é importante que nós não venhamos a reduzir o papel desta CPI a indiciamentos ou não-indiciamentos. Isso seria diminuir o papel de cada Deputado e cada Deputada que trabalhou aqui durante esses 5 meses. Esta CPI, fruto do trabalho coletivo de todos nós, que o Relator acolheu, está colocando claramente lá que são necessários importantes investimentos na infraestrutura aeroportuária para superar aqueles gargalos da falta de investimentos do final dos anos 90 e início dos anos... do novo século ou novo milênio, como queiram dizer. Precisa haver mais investimentos; precisa colocar mais recursos.

Também está sendo dito aqui que está sendo proposta uma mudança institucional: o CONAC passa a ser o órgão que define diretrizes; o Ministério da Defesa passar a ser o Poder Concedente e a autoridade da aviação; e a ANAC vai ficar concentrada naquilo que deveria ser desde o início: fiscalização e regulação, e não Poder Concedente e muito menos autoridade de aviação civil.

Está sendo dito aqui, no relatório do Relator... O relatório do Deputado Marco Maia propõe, sim, a desmilitarização. Só que diz que são necessários estudos para que a gente possa compatibilizar esta singularidade que o nosso País conseguiu construir: um sistema de controle do tráfego aéreo interligado com o sistema de



defesa do espaço aéreo brasileiro. Nós não podemos perder essa *expertise*. Na transição da administração militar para a administração civil, isso precisa ser absolutamente assegurado.

E o relatório do Relator está propondo, portanto, a desmilitarização, com os devidos cuidados.

Está sendo dito aqui que será prerrogativa do Congresso Nacional, nas alterações de legislação; será prerrogativa do Congresso Nacional aprovar a Política Nacional de Aviação Civil, que, até o dia 31 de dezembro do primeiro ano de qualquer Presidente da República que venha a ser eleito, tem de encaminhar para este Congresso, e este Congresso vai analisar. Uma espécie de PPA da aviação civil.

Está sendo proposta aqui a abertura de capital das empresas aéreas. Hoje, 20% apenas pode ter de capital estrangeiro. Está sendo proposto que pode ter 49%. Portanto, mantendo o controle acionário na mão de brasileiros, mas permitindo aporte de recursos para a gente talvez sair desse duopólio e ter mais empresas que venham a investir no Brasil.

Está sendo proposto, na alteração da legislação, um fortalecimento das posições do usuário, o consumidor. Nós estamos dizendo aqui que prevalece o Código Civil e prevalece o Código de Defesa do Consumidor sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Esse é um importante avanço.

Está sendo dito aqui, estão sendo propostas novas regras quanto às obrigações das empresas, no que diz respeito a informações ao passageiro e à assistência ao passageiro nos casos de cancelamento e atraso de vôos. Estão sendo propostas regras muito mais rigorosas e multas muito mais pesadas para coibir irregularidades que as empresas ou as autoridades venham a cometer. Está sendo criada regra para coibir o *overbooking* e que seja favorável ao usuário, ao passageiro.

Portanto, Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sras. Deputadas, e pessoas que estão nos assistindo, querer dizer que esta CPI não traz uma contribuição importante à Nação brasileira; querer dizer que esta CPI foi chapa-branca ou não foi chapa-branca é diminuir em muito o papel que todos os Deputados e Deputadas aqui... empenharam os seus melhores esforços, ao longo desses 5 meses.



Eu penso que nós estamos apresentando um relatório consistente, importante e que, se as autoridades responsáveis seguirem as nossas recomendações, nós, com certeza, poderemos ter dias melhores para a aviação civil.

Parabéns a todos os Deputados e Deputadas, ao nosso Presidente e ao nosso Relator! Obviamente, votarei favoravelmente ao relatório do Relator.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Questão de ordem, Sr. Presidente.
Art. 57.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Para formular uma questão de ordem, nobre Deputado Miguel Martini.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, e eu quero a atenção aqui do nobre Relator, em várias falas que nós estamos ouvindo aqui está evidenciado que o Relator, o nobre Deputado Marco Maia, acolheu a sugestão da Sub-Relatoria criada.

No entanto, é também — e já conversei sobre isso com o PMDB, com Deputados do PT... que a redação para a desmilitarização, da Subcomissão, ela contempla melhor o espírito desta Comissão do que a forma como está.

Então, eu queria aqui fazer a sugestão ao nobre Relator, desde que haja acordo de todos os nobres pares desta Comissão, para que S.Exa. já acolhesse, como forma de sugestão no seu relatório, em vez da desmilitarização da forma como foi proposta por S.Exa., que seja acolhida a desmilitarização na forma como foi proposta pela Subcomissão, porque foi o único item que não foi aceito daquela Subcomissão, ou foi aceito de outra forma.

Então, essa é uma sugestão. Já conversei com o nobre Relator. E eu percebo que há entre todos os Deputados esse consenso. A redação ficaria assim: *“A Comissão Especial já referida neste relatório deve criar a melhor forma legal para implementar a orientação da OACI no sentido da transição do controle de tráfego aéreo sob administração militar para administração civil, para compatibilização e necessária integração com a defesa aérea.”*

Então, se o Relator acatar, já fica assim, porque aí todos os Deputados que estão falando já saberão que foi essa a sugestão acolhida. Quero saber isso do Relator e de V.Exa.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Miguel Martini, nós aprovamos aqui, em reunião, um requerimento de autoria do nobre Deputado Eduardo Cunha que transformava o relatório da Subcomissão numa sugestão ao Relator. Foi isso que nós aprovamos aqui. E que o Relator poderia, tendo essa sugestão, acolher. Mas, evidentemente, acolher naquilo que julgasse pertinente, oportuno. Então, foi isso o que nós aprovamos.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É que eu refiz com S.Exa., que se dispôs a acolher. Está certo?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Claro. Perfeito.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Então, é isso o que queria encaminhar. E pedir que S.Exa. acolhesse, porque foi a única que não teria acolhido. E a repasso às mãos do Relator agora.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, fica valendo a sugestão do nobre Deputado Miguel Martini e, evidentemente, fica indeferida a questão de ordem formulada.

Sendo assim, vamos passar ao próximo inscrito, para falar contra o relatório.

Com a palavra o nobre Deputado Gustavo Fruet, terminando às 15h16min.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, Sr. Relator, inicio com uma citação do Deputado Júlio Redecker: *“Há vítimas. Há risco de novas vítimas. Precisamos encontrar saídas para garantir a normalidade no setor de transporte aéreo.”*

A CPI também dá uma resposta. E a dedicamos a todos os familiares das vítimas, em especial aos do Deputado Júlio Redecker — mas a todos aqueles que usam uma estrutura, tanto no setor aéreo, que ganhou muita visibilidade com essa CPI, mas, enfim, toda essa infra-estrutura e suas dificuldades no nosso País.

Cumprimento também V.Exa. pela postura serena e equilibrada durante a condução dos trabalhos. Da mesma forma, a disposição para o diálogo em alguns momentos desta CPI, apesar das divergências com o Relator. Mas este é o momento da conversa franca, da conversa séria, da conversa olho no olho para marcar as posições.

Primeiro, para destacar que o debate político é necessário. Se tratarmos isso como algo menor, nós estaremos desqualificando o trabalho da CPI. E, daí, as



divergências sob aspectos políticos, aspectos técnicos, o que justificou o voto em separado até pela impossibilidade de tratar determinados temas num prazo tão curto de tempo de apresentação, mas para que permita a quem tiver interesse por esta análise. Mas há divergências. Divergências quanto ao papel da CPI, divergências quanto ao diagnóstico apresentado, divergências quanto aos encaminhamentos apresentados pelo Relator.

Há um foco muito grande com relação aos indiciamentos. Esse é um ponto. Mas não é o ponto principal e o ponto exclusivo desta análise.

Eu vou me ater a alguns temas, fazer uma rápida exposição sobre o que pensa nossa bancada em relação ao relatório. Para outros Parlamentares algum tema está sendo melhor apresentado. Mas o sentido é o de qualificar o trabalho da Comissão e entender que, apesar dessa divergência, a CPI não foi em vão. Houve muitas modificações em todo esse período, em todo esse processo, que provocou uma discussão porque tem deficiência de infra-estrutura brutal, tragédia de gestão, dificuldades orçamentárias e crise de relacionamento que o Brasil seguramente não conhecia, inclusive o Congresso Nacional.

Mas vamos lá. Faço esta observação para valorizar o trabalho do Deputado Marco Maia, mas também peço que encare com todo o respeito as considerações que serão apresentadas.

Apesar de o Relatório conter um capítulo sobre a crise do sistema aéreo, o mesmo discorre apenas sobre o controle de tráfego aéreo e o SISCEAB, sem oferecer uma análise ou indicação consistente sobre as causas da crise aérea e os responsáveis. Apontar as causas é fundamental para contribuir com um dos objetivos a que esta CPI se propôs, que é o de apresentar propostas que garantam que esses fatos não mais ocorram.

Das 667 páginas do Relatório, as primeiras 281, ou seja, 42,13% do relatório, são dedicadas aos 2 acidentes. Entretanto, mesmo em tal volume de páginas as conclusões e o resultado são inócuos, até em razão da decisão da Justiça Militar ontem.

Às págs. 586 a 588, o Relator apresenta a tipificação das condutas dos envolvidos no acidente e conclui pelo indiciamento dos pilotos do jato e dos controladores de vôo. Esses foram os únicos indiciados, apesar das evidências de



irregularidades e crimes levantados pela CPI contra diretores da ANAC e da INFRAERO, conforme consta no Relatório e, portanto, de lavra do Relator (às páginas 208 a 214, 564 a 569, 481 a 499), e em inúmeras denúncias não apuradas pela Comissão, pelas dificuldades de investigação impostas.

Um ano depois do primeiro acidente a crise não terminou. A divulgação do Relatório Preliminar do CENIPA sobre as causas, apontando falhas, trouxe à cena seus representantes que afirmam que boa parte dos problemas técnicos e operacionais do setor ainda não foram resolvidos.

A entrada em vigor da nova malha aérea com restrições no Aeroporto de Congonhas comprova as falhas de gestão na regulação do setor, a falta de clareza com relação à responsabilidade e competência ainda não definida no marco regulatório, mas prevalecendo o sentido de mercado, sem as devidas considerações sobre a infra-estrutura disponível e sem que o Estado exercesse o seu poder regulador.

À pág. 585, o Relator afirma: *“É importante também afirmar, conclusivamente, que, após as investigações conduzidas por esta CPI, não há fatos que apontem para a existência de relação causal entre os fatores determinantes e contribuintes da crise do setor aéreo e os fatores determinantes e contribuintes para a ocorrência dos 2 acidentes.”*

Por todos os fatos — e vamos agora destacar — a nossa posição contrária ao Relatório.

Há questões pontuais muito objetivas, mas, para tanto, bastava colocar em prática as determinações do CONAC ou o trabalho que foi coordenado pelo Deputado Carlos Willian em Comissão Especial.

O nosso voto se divide na análise da origem da crise, no papel do CONAC, na cronologia da crise, apontando os 62 dias que foram decisivos para o estabelecimento dessa crise, a análise de quem caiu com a crise. Foram 18 autoridades afastadas, 14 controladores afastados, e isso vem gerando, claro, todo um debate, como foi bem apresentado pela Deputada Luciana Genro. Mas 18 dirigentes caíram durante essa crise. E destacamos aqui, sem ironia, as frases das crises, a forma como em determinados momentos certas autoridades trataram essa crise. Fazemos um histórico da instalação da CPI. É importante destacar isso.



O testemunho pessoal pode não ter valor nesse momento. Já participei de 4 CPIs. Espero, Sr. Presidente, que esta seja a última. Já participei de CPI no Governo anterior e neste Governo. Mas, pelo levantamento que fizemos — e apresentamos aqui com dados —, os requerimentos apresentados não-aprovados ou não-pautados, ou retirados de pauta, ou considerados prejudicados, o que, inclusive, foi objeto de 3 recursos durante os trabalhos, esta foi a CPI com mais barreiras e restrições aos requerimentos apresentados pela Oposição. Por isso apresentamos isso com dados. Não é opinião; é informação.

Na seqüência, é feita uma análise sobre a força do mercado no crescimento do setor, a prevalência do liberalismo e ausência do poder de regulação e fiscalização do Estado, o não-cumprimento das resoluções do CONAC. Da mesma forma, uma análise já feita com relação ao papel da INFRAERO, o papel da ANAC e a crise de gestão e relacionamento entre esses 2 órgãos de importância para o setor; o relatório de gestão da ANAC, as dificuldades de relacionamento, uma análise sobre a questão dos passes livres.

E passo a 2 temas a serem destacados. O primeiro — e aí é o tema também estrutural, independente de governo —, a insuficiência e o contingenciamento de recursos no setor de transporte aéreo. São graves os contingenciamentos orçamentários impostos nas ações de Operação e Manutenção de Equipamentos e Sistemas de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro e de Desenvolvimento e Modernização do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro. Só em 2005 esse corte foi da ordem de 59 milhões de reais, além da redução de 172 milhões ainda na fase de planejamento orçamentário, conforme depoimento a esta CPI e dados do Tribunal de Contas da União.

A fiscalização da Aviação Civil e a cobrança das Tarifas Aeroportuárias e de Navegação Aérea são realizados basicamente por meio de informações prestadas pelas empresas aéreas e aeroportos. As alterações e inclusões que as empresas fazem em seus vôos, como cancelamentos, cargueiros não previstos, traslados, instruções, são informadas à ANAC por meio do Boletim de Alteração de Vôo, para as atualizações no sistema.

Além disso, as Tarifas Aeroportuárias e de Navegação Aérea são cobradas pela utilização de instalações, tais como pista, pátios, iluminação, sinalização, bem



como pelo uso de instalações, equipamentos de comunicações e auxílios à navegação aérea.

A política que orienta a composição de tais tarifas aponta-se fundamentalmente em 2 pilares: a manutenção e operação do sistema e a recuperação de custos dos investimentos.

Feita essa preliminar, destacamos, primeiro, o depoimento do Brigadeiro Ramon Borges Cardoso a esta CPI, do DECEA, no dia 24 de maio de 2007, em que afirma: *Com isso, os recursos que nós recebemos realmente em determinados momentos, nos últimos anos, fizeram com que houvesse um retardo na implantação dos novos sistemas que estão programados para serem implantados. Então, nesses aeroportos o problema não é tráfego aéreo, nós temos também dificuldades nas pistas.*

Isso era para ressaltar a falta de controle com relação à origem e às informações que são prestadas aos órgãos da aviação civil. Da mesma forma, o relatório de auditoria do TCU, o Acórdão 2.420 destaca que, na reunião ocorrida em 28 de julho de 2005 no CONAC, foi esclarecido que a política de contingenciamento de recursos não prevê exceção, sendo essa uma posição definitiva do atual Governo. E sugeriu-se ao Ministério da Defesa que buscasse diretamente junto ao Ministério da Fazenda e ao Ministério do Planejamento adequada liberação dos recursos dos referidos fundos aeronáuticos, tratando as liberações parciais dos contingenciamentos caso a caso.

Com relação a esta primeira parte do relatório do Relator, na pág. 62, no Quadro Tarifas Incidentes sobre Operações de Aeronaves, está incluída a informação de que as tarifas são destinadas ao aeroporto onde ocorreu a operação. Isso não acontece. Nesse sentido, é grave o depoimento do ex-Presidente da INFRAERO Carlos Wilson quando afirmou que a taxa de embarque internacional da INFRAERO é uma das taxas mais caras do mundo. Só que pouca gente sabe que, dessa taxa de 36 dólares, a INFRAERO só fica com 18 dólares. E vai além, ao afirmar que, no mínimo, nós podemos colocar isso como uma apropriação indébita.

Sobre todos esses fatos o relatório da CPI afirma: *Julgamos importante, portanto, o desenvolvimento de estudos por parte do Governo e da ANAC no sentido*



de adequar a tarifa de embarque cobrada nos aeroportos aos valores médios arrecadados em outros países.

Cabe observar, Sr. Relator, que o relatório propõe a adequação das tarifas, mas não toca no assunto que indignou o ex-Presidente da INFRAERO em seu depoimento, que é o confisco de 50% do valor da tarifa pelo Governo para pagar dívida imobiliária, a ponto de o Presidente tratá-la como apropriação indébita.

Nós juntamos um quadro — não dará tempo de um melhor esclarecimento —, mas usamos os dados apresentados no seu relatório com as receitas a partir de 1998, até 2006, com os dados do balanço da INFRAERO — portanto, dados oficiais —, e com os dados do depoimento do Deputado Carlos Wilson. Há uma diferença na receita, nesse período, superior a 10 bilhões de reais, sem que haja nenhuma justificativa para a não-existência desse recurso nas informações oficiais.

Na mesma linha, o Presidente da INFRAERO, atual Presidente, Dr. Sérgio Gaudenzi, afirmou na CPI que, na verdade, uma parte é de fato sobrepreço, mas há uma outra parte, que eu diria até maior, que não é sobrepreço.

Nós insistimos no equívoco que se comete no relatório ao se confundir sobrepreço com superfaturamento das obras, o que é objeto de análise no Tribunal de Contas da União.

Por fim, com relação aos investimentos, no seu relatório, na situação de infra-estrutura dos principais aeroportos brasileiros, na necessidade de investimentos, os valores não batem. Com relação aos dados da INFRAERO até 2010, informa o seu relatório que a INFRAERO disporá de pouco mais de 3 bilhões de reais e terá uma necessidade de investimentos superior a 5 bilhões de reais. A ANAC, por seu lado, necessitará de 2 bilhões e 200 milhões de reais. Portanto, o total necessário para investimentos, conforme o relatório, é de 7 bilhões, 269 milhões e 400 mil reais. Descontada a disponibilidade da INFRAERO, os recursos adicionais são da ordem de 4 bilhões. No entanto, apesar do relatório constar valores do PAC e valores do Orçamento Geral da União, há ainda uma diferença, em que não se fecham os valores, da ordem de aproximadamente 2 bilhões e 200 milhões de reais.

Na seqüência, nós fazemos uma análise dos dados apresentados por V.Exa. do Tribunal de Contas da União, insistindo nessa contradição. V.Exa. junta a



relação, coincidentemente com o pedido de informação que fizemos no plenário, e estamos colocando como anexo todas as auditorias do Tribunal de Contas da União, bem como da Controladoria-Geral da União, lembrando que, no dia em que foi apresentado o relatório, foi publicada no *Diário Oficial* determinação da CGU com o afastamento de dirigentes da INFRAERO. Ou seja, o Governo foi além do que a CPI quis fazer neste período.

Nós fazemos a apresentação, Sr. Presidente, de todas as tarifas e taxas. Entendemos que há uma confusão no relatório entre arrecadação de tarifas para o SISCEAB, com recursos disponíveis orçamentariamente para o COMAER, no que foi chamado de previsão de receitas — nesse sentido, o depoimento do Brigadeiro Neimar Dieguez Barreiro.

Na seqüência, Sr. Presidente — vou pedir talvez 1 ou 2 minutos só de tolerância de V.Exa. —, nós fazemos uma análise com relação às conseqüências da crise, considerações sobre alguns pontos do relatório, em especial a idéia de um novo modelo para a agência, lembrando o seguinte: ou se defenda, e com firmeza, o fim da agência, ou se entenda que o problema não estava no modelo, até porque foi todo ele elaborado neste Governo e todas as pessoas foram indicadas nesta gestão. Mas, da forma como está sendo apresentado, se criou um sistema híbrido: transferem-se poderes da agência, vinculado ao Ministério da Defesa, e seria muito prematuro, no âmbito desta votação, concordar com essa idéia.

Por fim, são feitas considerações de ordem legal: com relação à responsabilidade pelo transporte de passageiros, o que fundamenta o nosso pedido ao final dos encaminhamentos; com relação à responsabilidade objetiva, e aqui não se trata de culpa, é responsabilidade objetiva da União e da ANAC, que têm competência constitucional pelo serviço aéreo, mas delega a fiscalização à ANAC e dá concessão do serviço público a empresas privadas.

Fazemos um levantamento de decisões recentes da Justiça brasileira, da legislação aplicável à agência; a análise da responsabilidade à vida nas 2 tragédias investigadas; a responsabilidade criminal de agente público, e aqui, no caso específico da Dra. Denise Abreu, destacando, e não tinha conhecimento dessa informação, que o Relator, em público, afirmou que havia elementos para indiciamento da Dra. Denise Abreu — houve uma mudança com relação a sua



posição no relatório final; a responsabilidade da União pela má gestão do serviço público.

No final, indicamos, para concluir, Sr. Presidente, os seguintes encaminhamentos e indiciamentos.

A continuidade das investigações pelo Tribunal de Contas da União e Ministério Público, em especial no caso da Diretoria de Engenharia da INFRAERO, na pessoa da Sra. Eleuza Terezinha Lores.

Para apurar eventual uso abusivo de passe livre, sugerimos a continuidade das investigações sobre as pessoas de todos os componentes da primeira Diretoria Colegiada da ANAC.

Ao Ministério da Defesa, a instauração de processo administrativo disciplinar para apurar a conduta do Diretor-Presidente e demais diretores da ANAC por gestão temerária, ineficiência, omissão, improbidade administrativa, conforme atribuições impostas pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. Destaco que esse pedido não foi votado na CPI, pois se alegou que seria matéria ou de relatório parcial, ou para ser votado no relatório final.

O indiciamento do Sr. Marco Aurélio Garcia e do Sr. Bruno Gaspar, assessores da Presidência da República, incursos no art. 61 da Lei de Contravenções Penais, e o envio ao Ministério Público.

O indiciamento da Sra. Denise Maria Ayres de Abreu, pela inclusão por falsificação de documentos e fraude processual, conforme depoimento prestado a esta CPI pela Juíza Federal, bem como a continuidade das investigações para apurar a possível ocorrência de homicídio culposo ou dolo eventual, bem como a eventual responsabilidade dos demais diretores da agência com relação à entrega desse documento à Justiça Federal.

O indiciamento de todos os membros da primeira composição da Diretoria Colegiada da ANAC, por prevaricação, no que toca à omissão no exercício das atividades inerentes à missão regulatória da agência.

O indiciamento de todos os membros da primeira composição da ANAC, dos Diretores de Engenharia de Operações da INFRAERO e Diretores do DECEA, no que toca à omissão — fizemos isso em análise no capítulo próprio, no nosso voto —, no exercício das atividades inerentes à liberação de HOTRANS em quantidade



incompatível com a infra-estrutura aeroportuária disponível, e o envio ao Ministério Público.

Lembro, Relator, que todos os órgãos informaram que a responsabilidade sempre era de outra instituição com relação à liberação de pistas, e todos os órgãos informaram que nada tinham a opor com relação à liberação de HOTRANs.

Para encerrar, Sr. Presidente, sugerimos ainda — é uma sugestão — que seja enviado ao Ministério Público... Lembro que, com ou sem indiciamento, não se vincula o Ministério Público para eventual propositura de uma ação penal. Portanto, aqui, o envio ao Ministério Público, para análise de possível responsabilidade dos membros da Junta Orçamentária do Poder Executivo Federal, como incursos na Lei nº 1.079, porque, ao determinarem exacerbado contingenciamento de verbas que seriam destinadas ao setor aeronáutico brasileiro, em especial ao Controle de Tráfego Aéreo, comprometeram a segurança do sistema.

Reparem: nós colocamos dados desde 1998, para não ficarmos na armadilha de que se trata aqui de um debate entre Oposição e Governo - que se mande, desde 98, a análise dos cortes orçamentários e também dos contingenciamentos.

Por fim, sugerimos o encaminhamento de todos e quaisquer documentos examinados ou produzidos por esta CPI às autoridades competentes, inclusive o voto em separado, como componente do relatório final.

Chamo a atenção do Presidente para que faça valer o disposto na Lei nº 10.001, de 4 de setembro de 2000, para que, ao final da CPI, todas as autoridades que receberam o relatório da Comissão, no prazo de 30 dias, informem quais os procedimentos adotaram ou por que deixaram de adotar o procedimento e, a cada 6 meses, informem à Presidência da Câmara em que fase estão esses encaminhamentos.

Peço desculpas, Sr. Presidente, Sr. Relator, pelo tempo. Agradeço a tolerância, mas destaco que essa posição de forma alguma tem o sentido de desqualificar o trabalho. Cumprimento a assessoria do Relator, a assessoria da Comissão, a assessoria técnica do PSDB, que nos ajudou, mas destaco que é necessário, em razão de tanto empenho de muitos Parlamentares durante a CPI, destacar esses pontos de divergência estruturalmente nessa concepção, que é frontalmente diferente, Sr. Relator, do papel de uma CPI, que nos obriga a



apresentar esse voto em contribuição aos trabalhos e visando a valorização da Comissão Parlamentar de Inquérito.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agradecendo a participação do nobre Deputado Gustavo Fruet, vamos ao próximo inscrito para falar a favor do relatório, o nobre Deputado Eduardo Cunha, terminando às 15h35min.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sras. e Srs. Deputados, hoje faz exatamente 5 meses que esta CPI foi instalada. Dia 3 de maio deste ano foi feita a instalação desta Comissão. Exatos 5 meses depois, estamos discutindo e votando o relatório final.

Eu queria, em primeiro lugar, cumprimentar V.Exa. pela condução dos trabalhos, pela serenidade, pela isenção, pela paciência com todos nós. Tive a honrosa missão de substituí-lo temporariamente numa enfermidade, e procurei fazê-lo tentando, obviamente com estilos diferentes, mas seguindo os seus ensinamentos. Mas eu diria que esta CPI foi muito bem conduzida por V.Exa. O PMDB tem orgulho da sua condução.

Eu queria cumprimentar o Relator, pela sua capacidade de trabalho, pela sua paciência, pela sua experiência, pela sua compreensão dos diversos momentos, pelo seu engajamento e pelo seu trabalho final, que reputo ser um dos trabalhos técnicos de extremo brilhantismo a que já assisti nesta Casa, apesar de não estar aqui há muitos anos.

Cumprimento a todos os membros desta Comissão. Eu diria que esperava que esta CPI fosse um embate constante, pela forma como ela foi criada, pela tensão que existia, e acabamos aqui, no curso dos trabalhos, conduzindo a muito mais convergências do que divergências. É claro que divergências têm que existir, e vão existir, como bem disse o nobre Deputado Fruet, e ao fim, na discussão do relatório, há sempre a marcação do espaço político e da posição política. Se assim não fosse, esta não seria a Casa que é. Então, mesmo com todas essas divergências, que eu chamo pequenas no final, nós cumprimos bem o papel, que é o de ficarmos acima das querelas políticas, na discussão de problemas seriíssimos do País, como o caos aéreo, o problema dos acidentes que nos levou, inclusive, a interromper o recesso - trabalharmos ininterruptamente durante o recesso



parlamentar - para tentar dar satisfação à sociedade do nosso trabalho. Então, eu queria cumprimentar e agradecer a todos os membros desta Comissão, titulares e suplentes, que aqui participaram, que aqui debateram.

Nós sabemos que o acidente do avião da Gol acabou, como já foi dito até aqui pela Sra. Deputada Luciana Genro, gerando a pressão da culpa dos controladores de vôo naquele momento, o que efetivamente, como já ficou comprovado até pelo próprio relatório do Ministério Público à época, do processo, independentemente ou não de ter acolhido pela Justiça Militar, mas efetivamente houve omissão dos controladores. Na minha opinião, na ânsia de tentar criar uma prova de defesa, foram para o limite de padrão, o que acabou gerando um caos naquele momento.

Esse caos trouxe à tona vários problemas, que, obviamente, não foram causados pelos controladores. Esses problemas advêm do aumento da demanda; do fato de a infra-estrutura estar, digamos, não adequada para o crescimento continuado da demanda; das companhias aéreas terem trocado suas aeronaves por outras com maior capacidade de passageiros e, conseqüentemente, maior integração da sua malha, o que fazia com que o problema no aeroporto acabasse ecoando em toda malha aérea do País; a tentativa de aumentar os lucros; a concentração dessa malha tendo como base São Paulo e Congonhas, o que efetivamente, com os problemas que acabaram sendo gerados, trouxeram à tona, desnudaram isso para a sociedade. Assistimos, quando houve o acidente com o avião da TAM, que foi uma conseqüência disso: o avião com o peso que estava, a condição em que estava, as companhias aéreas também operando no limite da sua capacidade, já que não havia aviões reservas; não havia folga na sua operação, nos seus tempos de pico, acabavam levando ao limite, como aconteceu naquelas férias. Então, todos esses problemas que foram analisados por esta Comissão, que foram debatidos aqui exaustivamente, eles tinham um foco, e desse foco nós tentamos não fugir.

É muito fácil, e é normal que seja feito, e V.Exa. como Presidente, Deputado Marcelo Castro, não exerceu sequer o seu juízo de determinar a pauta. V.Exa., em certo momento, tomou a decisão de que todo e qualquer requerimento que aqui ingressasse seria, e o foi, colocado em pauta e o que a maioria decidiria a que daria



curso a cada requerimento. Não houve aqui, nem de V.Exa., nem da base do Governo, sequer do Governo, que praticamente aqui nem esteve...

Vamos ser francos. O Governo não esteve aqui presente. Nunca se viu Líder do Governo aqui tentando colocar o que vai ou não vai acontecer com cada Parlamentar que é ou não é da base do Governo. Vamos ser justos.

Então, os requerimentos foram votados e foram aprovados naquilo que estava na coerência do que nós nos propusemos a investigar.

É claro que nós tomamos a decisão que investigar obra da INFRAERO não era objetivo desta CPI, e os requerimentos que eram envolvidos com isso nós derrubamos. Mas que Comissão chapa-branca, como eu estava dizendo aqui, traz duas vezes o Presidente da INFRAERO, depois o novo da Presidente da INFRAERO; traz duas vezes o Presidente da ANAC, traz a diretoria da ANAC, traz o Ministro da Defesa, traz o Comandante da Aeronáutica, traz todos os militares da Aeronáutica que foram aqui citados de qualquer forma, direta ou indiretamente? Que CPI chapa-branca faz isso, expõe aqui da forma como foi exposta? Duas vezes o Presidente da ANAC veio aqui, duas vezes o Presidente da INFRAERO, quando o que o substituiu veio de novo, a diretoria da INFRAERO veio aqui, a passada veio aqui, a futura estava vindo. Ou seja, ninguém aqui se furtou a nada. Estavam todos presentes para discutir, para debater e sujeitos a todo tipo de pergunta que aqui aconteceu.

Se alguém não participou do debate, não é culpa de ninguém. Não foi furtado nenhum requerimento que pudesse ter criado constrangimento com a presença de pessoas que tivessem a ver com o objeto, daí (*Ininteligível*).

Ninguém tem dúvida de que esta CPI derrubou a diretoria da ANAC. Ninguém tem dúvida. Quem derrubou a diretoria da ANAC foi esta CPI, quando trouxe todos os problemas que estavam acontecendo com a ANAC. Ninguém tem dúvida de que esta CPI contribuiu, e muito, para a mudança de mentalidade de gestão do Governo com relação ao caos aéreo. É claro que o acidente com o avião da TAM foi o fator principal, não vamos esconder isso, mas a pressão desta CPI foi importante.

É claro que o Governo errou quando demorou a agir na troca do comando da aviação. Demorou sim. Nós falamos isso aqui várias vezes e, na medida em que mudou a sua gestão - ainda não temos tempo de avaliar os resultados - certamente



esses resultados irão aparecer na forma de uma gestão melhor. Os nomes são irrelevantes no processo; o importante é o foco da gestão.

Então, esta CPI, Sr. Presidente, cumpriu um papel fundamental para que a sociedade conhecesse a realidade do caos aéreo, que efetivamente existia e ainda persiste neste País.

O Deputado Fruet citou aqui declaração de prejudicabilidade de requerimento. Eu quero dizer que estava no exercício da Presidência quando declarei prejudicada justamente a demanda que ele está colocando aqui agora, que é a demanda de sugestão ao Ministério da Defesa para que abrisse processo disciplinar contra a ANAC para uma forma de prever a demissão. E justamente essa decisão de que ou seria palco de um relatório parcial, ou como relatório final, foi por mim tomada em função do parecer da assessoria, e é a decisão correta, tanto é que está sendo debatida através do voto em separado da ilustre bancada do PSDB, do voto em separado da bancada do PSOL e do voto em separado que os Democratas vão apresentar, o Deputado Vic também ficou de apresentar um voto em separado, e tudo contribui para que todos mostrem e marquem o seu pensamento com relação a esse trabalho.

Isso não significa que tenha havido um trator governista para impedir que a CPI... Foi uma questão de posicionamento claro de declaração de prejudicabilidade, e agora é o momento certo para que isso seja debatido e votado.

Nós não podemos nunca deixar de fazer com que a vontade da maioria seja satisfeita, seja exercida. E isso foi feito com bastante competência no relatório que está sendo apresentado pelo Relator, e que eu tenho certeza de que a maioria deverá acolhê-lo, principalmente depois das sugestões que o Relator aqui trouxe.

Há pontos que eu debati muito aqui como, por exemplo, o problema do fim do passe livre, que o Relator acolheu, de certa forma, dentro do seu relatório, expondo a sua posição sobre isso, e o fim da responsabilidade colegiada da agência, que é um absurdo. Eu fui contrário a uma imputação de responsabilidade coletiva a todos da agência, por todos os fatos, porque nós não sabemos qual foi a atuação que cada um teve. Esse é um erro da legislação que criou a ANAC, das atribuições que lhe foram dadas.



Também questionei, e apresentei emendas ao projeto de lei das agências reguladoras a esse respeito, o fim da possibilidade de término de mandato. Hoje esses mandatos são absurdos. Se o mandato do Presidente da República permite processo de *impeachment*, por que o mandato do presidente de uma agência não pode ser destituído pelo Congresso? Congresso esse que, por lei ordinária criou a agência, criou o cargo e criou o mandato. Se por lei ordinária ele criou isso, por que, por outra lei ou outro mecanismo, ele não pode tirar? É claro que pode. Se nós fizermos uma lei revogando a lei que criou a agência reguladora, a ANAC, nós já estaremos acabando com o mandato. Então é obvio que o Congresso tem de ter a prerrogativa de poder terminar o mandato. E eu apresentei isso sob forma de emenda ao projeto das agências reguladoras, que está tramitando em regime de urgência. Tão logo se destranque a pauta e se vote a CPMF, certamente, o Congresso irá apreciá-lo e eu tenho certeza de que a minha proposição será acolhida, talvez não da forma exata como propus, mas alguma forma conciliadora irá sair do debate para que possamos terminar os mandatos, se assim entendermos que não são convenientes as presenças daqueles que os estão exercendo.

É claro que existe um debate muito mais profundo sobre o papel da ANAC e que, certamente, tem conseqüências e responsabilidades sobre tudo isso que acontece. É claro que a lei da ANAC está mal feita; é claro que o papel da ANAC está mal formulado; é claro que o trabalho da ANAC não satisfaz, e é claro que precisa se mudar isso. E isso esta CPI o fez, mostrou.

V.Exa., Sr. Relator, teve a humildade e a coragem de propor e colocar todo mundo para que o Ministério Público apure a real responsabilidade de cada membro da ANAC nesses processos todos e que promova as ações necessárias. Eu o parabeno por isso, porque era esse o papel que esperávamos de V.Exa.

Em nenhum momento, ninguém aqui, eu pelo menos não recebi, meu partido não me deu qualquer determinação nesse sentido, nem mesmo o Presidente, que é do mesmo partido meu, para que passássemos a mão na cabeça de quem quer que seja; que aqui jogássemos para debaixo do tapete qualquer coisa que fosse contrária ao interesse público, mas também não estamos aqui para estabelecer, pura e simplesmente, punições ou responsabilidades sobre situações sobre as quais



não temos certeza de que efetivamente existiram. Então, eu diria que o nosso papel nesta Comissão está sendo cumprido a contento.

O relatório que V.Exa. está formulando traduz o trabalho que nós fizemos e, certamente, teria muito a acrescentar se esta Comissão pudesse trabalhar por muito mais tempo. Mas aí a sabedoria de V.Exa., ao propor uma comissão especial, e da qual eu vou solicitar ao meu partido que eu possa fazer parte para que possamos acompanhar tudo isso aí. Essa comissão especial certamente terá muito a contribuir para que possamos aperfeiçoar a legislação; para que possamos continuar vigilantes sobre tudo o que ocorreu e contribuir para que casos, acidentes vergonhosos ou problemas vergonhosos para o nosso País, como aconteceram com o caos aéreo, não se repitam.

Então, a minha última palavra para tentar cumprir o tempo e ser disciplinado, Sr. Presidente, é de agradecimento a V.Exa. pelo trabalho; agradecimento ao Relator pelo trabalho; dizer que o meu voto será favorável ao relatório; agradecimento a todos os meus pares por essa convivência que, mesmo com o embate político, com divergências políticas, o fizemos dentro da maior lealdade, do maior companheirismo. E sou extremamente grato pela paciência que V.Exas. tiveram com todos nós.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós é que agradecemos a V.Exa. as palavras, Deputado Eduardo Cunha.

Vamos ao próximo inscrito para falar contra o relatório, o nobre Deputado Efraim Filho, terminando às 16h10min.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Obrigado pelo tempo excessivo, Sr. Presidente.

(Intervenção fora do microfone. Ininteligível.)

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Dezesesseis e dez. O que vale é a primeira vez.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Quinze e cinqüenta. *(Risos.)* Eu estava lendo era 15h55min.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Tudo bem que eu vou falar muito...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeito, 15h50min.



O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Cinquenta e um agora, Presidente, porque já passou 1 minuto.

Sr. Relator, Senhor Presidente, ao iniciar este momento de apresentação do voto, trago as seguintes considerações a V.Exas. O trabalho foi realizado de forma séria, de forma determinada, com muito disciplinamento por parte desta Comissão. Quero dizer que em alguns momentos o próprio Relator e o Presidente nos surpreenderam em determinadas ações positivas, que demonstraram uma independência até além daquilo que a Oposição imaginava para o início, devido ao embate que ocorreu. Mas infelizmente, nesta reta final, eu diria que o descontentamento tomou conta da base, especialmente dos Democratas. De uma semana para outra, esperávamos indiciamentos na ANAC, investigações mais aprofundadas na INFRAERO, e forças superiores, forças ocultas, Sr. Relator, que V.Exa. sabe que existiram, nós sabemos que existiram, ordens hierárquicas, forças superiores, o que quer que seja, impediram que este relatório saísse tão a contento quanto os trabalhos da CPI pudessem encaminhar.

Este é o momento da discussão política. Foi dito aqui. É o momento para que nós, especialmente os Democratas — e aqui eu falo em nome dos Deputados Vic Pires e Solange Amaral — possamos extravasar o nosso descontentamento com as conclusões finais em determinados trechos do relatório. Na parte técnica, na parte de avaliação da infra-estrutura, ele é muito bem feito, porém na parte de avaliação das responsabilidades, deixa a desejar. E que as críticas que desejamos fazer não sejam tomadas como críticas particulares à pessoa do Presidente ou do Relator, mas críticas às conclusões de um trabalho que é coletivo, de um trabalho que advém de todos nós.

Por exemplo, quando se aborda o indiciamento dos dirigentes da ANAC, uma palavra pode resumi-la: impunidade. Ficaram impunes aqueles que entraram na CPI e saíram melhor do que entraram. Os dirigentes da ANAC saíram desta CPI apenas com a medalha da Aeronáutica no peito, pelos bons serviços prestados à Nação. Nós não poderíamos ter permitido isso. Esta CPI não poderia deixar que isso acabasse desta forma, que ficassem simplesmente a cargo do Ministério Público ou do Tribunal de Contas da União essas soluções.



Sobre a INFRAERO, não adianta vir o Deputado Eduardo Cunha ou outro escudeiro do Governo dizer que não houve blindagem, que não houve qualquer tipo de inviabilização de presença nesta CPI. Houve sim. De todos os requerimentos da CPI, apenas 17% foram aprovados. Não se pode dizer que esse é um tratamento igualitário, um tratamento comum.

Então, é por isso, senhores, que apresentamos, os Democratas, este voto em separado, por discordar frontalmente das intenções implícitas neste relatório final. É uma peça sem integridade. Por conveniência não defende o Governo; por oportunismo não aponta a verdade. Acaba por dissimular a hipocrisia do Governo. Ao término, serve aos senhores políticos a quem sempre esteve submisso. É um relatório sem força e frustra a expectativa da sociedade. É um relatório, para o Tribunal de Contas e para o Ministério Público, inútil.

Como membros desta CPI estamos absolutamente desiludidos. Após meses de trabalhos dedicados e de convívio com dores das vítimas, devemos declarar que não aceitamos a derrota que a versão oficial quer nos impor, bem como à sociedade. Não aceitamos controladores e pilotos americanos usados como bodes expiatórios para encobrir os interesses opacos do Governo e de outros segmentos. Não aceitamos que a culpa dos controladores e pilotos estrangeiros sirvam para encobrir a irresponsabilidade do Governo Federal - este sim, o grande culpado e, sim, Deputado, o grande ausente deste relatório. Neste procedimento, famílias tornaram-se massa de manobra na ingerência política, e isso não aceitamos.

Não aceitamos que os flagrantes problemas encontrados na ANAC, Sr. Presidente, sejam tratados como meras inconveniências administrativas. O relatório não toma pulso das dissimulações, das inverdades e das fraudes perpetradas pelas diretorias daquela agência, senhores. Não aceitamos compactuar com essa postura; não aceitamos tripudiar sobre a sociedade. Não marchamos com desrespeito à memória das vítimas, praticado por aqueles que submeteram a honra do Parlamento e da sociedade ao proveito político de um Governo que se mostra pusilânime.

Não aceitamos, e por várias vezes insistimos, mais uma vez de forma técnica e coletiva, o tratamento burocrático e formal dedicado à INFRAERO, que resultou no desconhecimento por completo desta CPI das diversas suspeitas de irregularidade que pesam contra aquela empresa, e que foram um dos pilares da instalação desta



CPI. Os técnicos que vieram do TCU pouco trabalho tiveram, pois inclusive dos processos que V.Exa. mesma citou e nominou no seu relatório, não acredita haver cópia de nenhum delas à CPI à disposição para análise de todos os requerimentos de trazidas de autos a esta Casa para que os técnicos o fizessem. Foram inviabilizados, a não ser aquele da auditoria última da INFRAERO.

É fato marcante, no delineamento da falsidade ideológica como esta matéria foi tratada, a força para não admitir a presença do Sr. Lucas Furtado, Procurador-Geral do TCU, que muito iria contribuir para a elucidação dos fatos que tanto incomodam este Governo. É grave esta conduta, é vergonhosa, e é típica deste Governo.

À luz desses acontecimentos, onde responsabilidades não foram apontadas e tampouco apuradas, a sociedade brasileira sofre outro baque moral, decorrente de mais um evento que concorre para a perda de credibilidade desta Casa, que deveria ser o centro da democracia. Não fora isso o bastante, os brasileiros continuarão, por não ter havido responsabilização, à mercê de uma reincidência dos fatos que tantas vítimas provocaram.

Nesse ambiente de decepção, o Governo Federal age com desfaçatez ao não tomar qualquer medida eficaz de reestruturação desse setor, que se encontra avariado em sua capacidade operacional e no que se refere à infra-estrutura. Restringiu-se a substituir o Ministro da Defesa, como se tal implicasse a superação da crise provocada pela falta de coordenação, interação e comunicação entre os órgãos; pela falta de prioridades, pela falta de ordenamento orçamentário, pela falta de comando, enfim, pela falta de governo. A troca de Ministro deve ser vista como ela é: fracasso da Administração Federal.

Difícil imaginar que o Governo ignore o que falta ser feito no setor aéreo: reestruturação da carreira dos controladores, reorganização da relação entre empresas aéreas e consumidor, modernização do marco regulatório e das agências encarregadas de implementá-lo e, não menos importante, equacionar a questão orçamentária com a devida prioridade a esse segmento que é vital para o desenvolvimento do País.



Com a forma que essa e Governo tem de ver o País, certamente este relatório, sem força e com a marca registrada da impunidade, é uma decorrência da incompetência e das inverdades que estamos constatando.

É triste, é vergonhoso saber que a Nação está assistindo a uma aprovação que, de fato, é uma peça de ficção, de um mundo de fantasia, onde foram tratadas as conseqüências, os acidentes. Nos aprofundamos, e nos aprofundamos muito, nos acidentes, mas eles são conseqüência das crises, não são as causas, os desvios de verbas, as suspeitas de fraudes, a falta de gestão, a falta de planejamento, as ingerências que ocorreram, a falta de integração entre esses órgãos. Teríamos de ter nos aprofundado mais. Era essa a missão desta CPI, e, mais uma vez, Relator, como coletivo, teríamos de ter ido mais a fundo nas causas, nas raízes do problema, e não nas conseqüências, nos frutos.

A nossa indignação não tem limite. Nós, os democratas, não descansaremos, não abandonaremos a sociedade brasileira à sanha dos interesses escusos do Governo e de seus asseclas.

Por todo o exposto, nosso voto é pela rejeição do parecer, salientando ser essencial o acolhimento de sugestões positivas constantes ao longo do parecer e do voto.

E para justificar, Sr. Relator e Sr. Presidente, ainda no tempo que nos resta, quando vi que vivemos num mundo de fantasia? Hoje, não sei se tiveram condições de ter acesso, há entrevista do brigadeiro José Carlos Pereira a *O Estado de S.Paulo*, aos jornalistas Valéria e Bruno. Palavras dele, o ex-Presidente da INFRAERO, sobre temas nos quais nós aqui não quisemos nos aprofundar, era a nossa obrigação e não fizemos. Ele pergunta, por exemplo: *“Entre o acidente e agora, o que mudou neste período?”* E ele diz — frases do ex-Presidente da INFRAERO, e nós dissemos aqui que não tínhamos elementos para nos aprofundar: *“O aeroporto de Congonhas é um bom exemplo: 48 movimentos por hora. É possível, mas é a borda do limite da segurança. Seguia-se a lógica de que nunca tinha acontecido nada, então não havia problema”*. E ele completa: *“Era preciso ter uma autoridade que diga: ‘estamos chegando na borda, vamos voltar’”*.

Era missão nossa, Sr. Relator, poder investigar e também dar o nosso parecer sobre a falta de interação e de integração, de quem eram as



responsabilidades para assumir essa autoridade. Era do Ministério da Defesa? Era da ANAC? Era da INFRAERO? Quem faltou como o compromisso de assumir a missão? De quem é a responsabilidade por não ter tomado. Está ausente no relatório.

E continua a entrevista: *“Mas de quem é a culpa?”*, se pergunta. *“As empresas pressionaram para chegar ao limite?”* E olhem o que o ex-Presidente da INFRAERO diz: *“Em situações como essa, é inevitável que o interesse econômico avance sobre a segurança. Isso é normal”*. Vou repetir, Presidente. Ele diz, o ex-Presidente da INFRAERO: *“Em situações como essa, é inevitável que o interesse econômico avance sobre a segurança. Isso é normal”*. E continua. Continua e piora. *“Se os interesses econômicos das empresas afetam a segurança, qual é a solução? Fiscalização, controle rígido e independência. Faltava a independência”*. *“Então, faltou alguém colocar limites?”*, pergunta-se. Ele diz: *“Sim, faltou”*. *“Quem deveria colocar limites, seria a ANAC?”* Ele responde e no transcorrer diz: *“A ANAC até aceita puxar vôlei para mais cedo ou mais tarde, mas não costuma acatar opiniões nem da Aeronáutica nem da INFRAERO. A ANAC nunca fez nada para diminuir o tráfego. Nunca disse não para as empresas. A ANAC nunca disse não para as empresas. Você diz: ‘O.k., foi preciso haver um acidente para se chegar à conclusão de que era preciso reduzir o volume’. Conversamos muitas vezes com a ANAC sobre a necessidade de diminuir a pressão de Congonhas”*.

Nós tivemos todos esses depoimentos aqui, Relator. Nós poderíamos, sim, ter nos aprofundado. Era possível ter ido sobre as responsabilidades. Que forças ocultas? O que aconteceu que evitasse chegar a conclusão? Qual a pressão exercida, assim como as empresas fizeram sobre a ANAC, para que nesse relatório final não tivéssemos também estudado, nos aprofundado, investigado, ido a fundo no Tribunal de Contas?

E ele continua, o brigadeiro Pereira, ex-Presidente da INFRAERO. *“A ANAC se rendeu às empresas aéreas?”* Ele diz: *“Não sei. Ela deixou chegar ao limite do limite”*. Vou repetir: se pergunta *“A ANAC se rendeu às empresas aéreas?”* E o ex-Presidente da INFRAERO diz: *“Não sei. Ela deixou chegar ao limite do limite”*. *“E o senhor acha que em algum momento a INFRAERO e a Aeronáutica se curvaram aos interesses?”* Acha que em algum momento a INFRAERO e a Aeronáutica se



curvaram aos interesses? Ele diz: *“É possível que tenha acontecido. As CPIs foram criadas para apurar isso”*. São as palavras do ex-Presidente da INFRAERO. E nós não apuramos se em algum momento a INFRAERO e a Aeronáutica se curvaram aos interesses econômicos. Acredito que os interesses econômicos, em determinados instantes, atuaram.

E por último, ele finaliza dizendo que o grande choque durante a gestão dele foi um relatório do Tribunal de Contas da União sobre a INFRAERO. Nós não averiguamos, nós não investigamos. Antes de assumir a presidência da empresa, o ex-Presidente diz que era diretor e não sabia que existia aquilo. Aquilo. *“Foi chocante”*, nas palavras dele. *“Dobrei a vigilância, os problemas continuaram, facilitei as investigações, abri tudo: sala, documentos, computador, fui eu quem levou ao Ministro da Defesa o processo. Eu não podia ir à polícia, pois era Presidente da INFRAERO”*.

Porque ele não podia ir à polícia? Fiz questão de perder quase 5 minutos do meu tempo para ler essa notícia de hoje, atualizada, para fazer o contraponto, Presidente e Relator, daqueles que argumentam, de todos os que dizem que não era papel desta CPI investigar a INFRAERO, desvio de verbas, fraudes em licitações, fraudes em contratos, culpas e responsabilidades da ANAC, fraude processual, falsidade ideológica, improbidade administrativa, infração ao direito do consumidor. Tudo isso está presente nos relatórios, nos documentos, nos testemunhos, em todas as provas produzidas por esta CPI. Era nessa parte técnica que poderíamos avançar. Essas responsabilidades criminais, responsabilidades civis e responsabilidades administrativas. Por tantas e tantas vezes insistimos. É esse o momento final em que ainda se apela ao sentimento e à sensibilidade de todos os representantes que aqui se encontram. Por que não se ter um gesto simbólico, um gesto de força e se encaminhar “sim” ao indiciamento de uma diretoria que é colegiada e, por ser colegiada, é detentora de responsabilidade solidária? É esta a nossa intenção, é esta a nossa vontade. Há elementos, há provas. Uma desembargadora veio aqui dizer que foi ludibriada por uma norma falsa, de falsa eficácia, sem validade e sem efetividade, produzida pelas coxas na ANAC para se conseguir liberar a pista. Ela garante, e disse aqui na frente de todos nós: *“Foi elemento formador da minha convicção. Se não fosse a norma, eu não teria liberado*



a pista". Aeronaves do porte de um airbus com um reverso pinado não teriam sido permitidas pousar no Aeroporto de Congonhas. Ou seja, o que se quer mais para dizer que houve responsabilidade da ANAC? Houve, sim. A diretoria é responsável. Como bem disse o Deputado Fruet, a responsabilidade é objetiva, não precisa demonstrar culpa. Se chegou essa norma lá, ela tem a obrigação, pelo nosso Direito Administrativo, pelo nosso ordenamento jurídico, de responder por essas responsabilidades.

Então, concluo aqui, Sr. Presidente, agradecendo todo o trabalho realizado, à Assessoria da CPI, que teve um trabalho digno e prestativo durante todo o transcorrer da Comissão, em nenhum momento nos faltou; à assessoria de outros órgãos que também vieram, à exceção da do Tribunal de Contas da União, que não teve muito trabalho, porque não chegaram aqui todas as investigações que nós pretendíamos — ele trabalhou muito bem, competente que é, mas não teve muito o que fazer pela falta de material; à assessoria dos democratas, que trabalhou de forma incansável, e sem dúvida nenhuma, em muitos momentos, trouxemos aqui, eu, o Deputado Vic Pires, a Deputada Solange, informações, até em primeira mão, antes que os órgãos oficiais a remetessem. Nós temos consciência do trabalho que fizemos.

Terminamos aqui o nosso trabalho, um trabalho com consciência do que foi feito, do que foi prestado e da dedicação que tivemos. Inclusive, avançamos, Sr. Relator, para concluir, neste último minuto. Por muitas vezes fomos alvo até de terrorismo. V.Exa. lembra, e V.Exa. nesse momento teve coragem, quando se dizia aqui que a abertura da caixa-preta, dos diálogos, das informações faria com que o Brasil fosse reprovado ou descesse para o último grau na OACI. E no evento que houve agora em outubro, na reunião, fomos aprovados por maioria absoluta. A coragem da CPI, a ousadia em liberar informações para a sociedade brasileira também merece registro. Se desde lá de Washington não tivéssemos quebrado as barreiras, Relator, trazido informações e jogado um pouco de luz onde só existiam trevas, recebendo inclusive críticas e incompreensão de setores da imprensa e da sociedade, talvez hoje não estivéssemos aqui com este catatau de informações, com tantas informações para serem debatidas num debate político. Então, que seja feita essa ressalva, informações verdadeiras, informações que se comprovaram e



que, sem dúvida nenhuma, são o resumo de um grande serviço prestado a esta Nação. Então, aqui fica apenas o descontentamento dos democratas e a certeza de que este relatório, talvez não só pela vontade de V.Exa., mas interesses muito acima não tenham permitido que chegássemos aonde era possível chegar.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agradecendo a participação do nobre Deputado Efraim Filho, vamos ao próximo inscrito, para falar a favor do relatório, Deputado Eduardo Valverde. Começando às 15h54min e terminando as 16h... Ah, é! Perdão, Deputado.

Desculpe-me, Deputado Eduardo Valverde. É a vez do Deputado Miguel Martini. Terminando, então, às 16:09.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, V.Exa. poderia só citar como vai ser, mais ou menos, a ordem?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não.

Depois do Deputado Miguel Martini vem o Deputado Vanderlei Macris; depois o Deputado Eduardo Valverde; depois o Deputado Ivan Valente.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Estamos ansiosos por ouvir V.Exa.

Deputado Miguel Martini, com a palavra V.Exa.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Um minuto a mais, não é, Sr. Presidente?

Quero começar esta fala, Sr. Presidente, elogiando a forma extraordinária, brilhante, com que V.Exa. conduziu esses trabalhos: de maneira firme, serena, foi capaz de administrar com muita competência os necessários atritos e conflitos dentro desta CPI. Parabéns a V.Exa., que dignificou bastante esta CPI!

Quero agradecer a toda a assessoria também e já agradecer ao Relator, Deputado Marco Maia. Há pontos sobre os quais tenho divergência, mas reconheço que é o trabalho que V.Exa. fez e, principalmente, agradeço a sensibilidade que teve de acolher algumas sugestões que fizemos.

Quero agradecer porque V.Exa. acolheu a sugestão que vai melhorar substancialmente a questão jurídica de desocupação dos ambientes aeroportuários,



dos quais muitas empresas se consideravam donas; havia um conceito de concessão. Com esse texto que V.Exa. acatou e que compõe o relatório, a INFRAERO terá como, num curto espaço de tempo, reavê-los e atender ao interesse público, e não necessariamente a interesses particulares.

Agradeço porque V.Exa. também não tinha incluído no relatório o aeroporto de Confins, que é uma alternativa de significativa importância para a solução dessa crise e principalmente no que diz respeito à malha aérea. V.Exa. teve a sensibilidade de acatar as sugestões daquilo que precisará ser investido naquele aeroporto e finalmente acolheu a outra sugestão que demos, a de ampliar a pista em 600 metros. Com isso, o aeroporto de Confins se torna não só uma alternativa de *hub* de passageiros, de conexões para o Brasil, como alternativa a Congonhas, mas, principalmente, será necessário, daqui a pouco, que o aeroporto de Campinas também seja utilizado para passageiros. Aí, sim, Confins já estará em condições de acolher todo o voo de transporte de carga de longa distância, e o investimento é irrisório nesse sentido.

O aeroporto de Confins já recebeu 12 novos vôos, que estão operando desde de 1º de outubro. Quer dizer, já está aumentando o seu movimento; as obras já estão aceleradas; já estão sendo ampliadas as esteiras de chegada de aeronaves, de desembarque; também já aumentou a sala de embarque; e já está sendo feita a adequação para que as empresas que hoje utilizam determinadas áreas, como táxis, saiam de lá, ocupem outros lugares, para que sejam ampliadas a área de *check-in* e a área de empresas.

Então, quero agradecer a V.Exa. por ter acolhido essas sugestões.

Temos 2 destaques que deixaremos para falar no momento da votação. Temos algumas posições. Fico muito à vontade para falar delas, porque me posicionei sempre dentro desta CPI e me posiciono agora, ao final desses trabalhos, não sendo de um lado nem de outro, não tendo necessidade de fazer discurso político a favor nem contra, até porque tenho uma responsabilidade a mais, não só como Parlamentar, em razão da qual deve buscar o melhor para o País, mas por ser especialista nesse setor. Eu quis dar a minha contribuição, o melhor de mim, para ajudar na solução da crise aérea.



Os discursos políticos são necessários. Cada um faça os seus, a favor ou contra, mas meu foco sempre foi que temos de resolver o problema da crise aérea brasileira. A sociedade espera de nós isso. Aquilo que eu enxergo como melhor modelo eu procurei defender.

O fato de o Relator ter acatado o resultado da proposta de legislação feita pela Subcomissão já é um sinal, porque naquele relatório muitas saídas já estão sendo iniciadas. Medidas emergenciais, como a modificação do modelo da ANAC, já estão contempladas, bem como alterações na defesa do consumidor, alterações nas legislações emergenciais para dar melhores condições de funcionamento do sistema de aviação civil.

Quero fazer um pequeno retrospecto, Sr. Presidente, Deputado Marcelo Castro, e dizer que, daquilo que disse ao longo do tempo, estou convencido cada vez mais, e me convenço também agora, ao final desta CPI: a crise no sistema aéreo começou de longa data, quando se tentou mudar o modelo de aviação civil, mas não foram implementadas as devidas medidas, no tempo certo e na hora certa, e se esqueceu de planejar o sistema de aviação civil no Brasil.

Como consequência, tivemos a gravidade de terem separado os 3 atores inseparáveis. Agora, com o novo Ministro da Defesa, esses atores voltam a atuar juntos. São eles: o controle de voo, o DECEA; a infra-estrutura aeroportuária e o órgão certificador, que é a parte que estamos retirando da ANAC e que vai funcionar subordinada ao Ministério da Defesa.

Mais do que isso: faltava um gerente. A Secretaria Especial ou a Secretaria Geral de Aviação — ainda não sabemos direito como será o nome — vai ser o gerente do sistema de aviação civil, que vai fazer a interface entre o CONAC e os executores dessa política de aviação civil. Isso vai dar, sem dúvida nenhuma, uma capacidade de solução para todos os problemas que levaram a essa crise aérea.

Por isso estou satisfeito ao final desta CPI. Não necessariamente o relatório tem que contemplar todas as soluções, porque, ao longo da CPI, muitas medidas foram tomadas. Já foi pontuado e eu queria novamente pontuar: o Ministro que não estava funcionando — não entramos aqui no julgamento, na avaliação — foi trocado e entrou um Ministro que começou a apontar para a solução dos problemas reais; a Diretoria da INFRAERO com indicações políticas acabou e entrou alguém com



competência administrativa e gerencial e passou-se a primar pela competência técnica; os 5 Diretores da ANAC que ainda não saíram vão sair e haverá uma discussão de um novo modelo da agência reguladora — ou seja, as empresas aéreas não são aquelas que vão ditar mais, mas o Governo, encarregado pela sociedade de gerir o sistema de aviação civil, toma pulso, toma direção e vai definir aquilo que é melhor para o nosso País.

Quero dizer que os dados são interessantes. Apenas 30% da infra-estrutura aeroportuária neste País é utilizada. O problema estava no gerenciamento, na má distribuição das malhas. A malha aérea estava feita pelas empresas aéreas, segundo seus interesses econômicos, e não segundo o melhor interesse da sociedade brasileira. E é isso que vai ser feito agora. Em conversa com o Ministério da Defesa e a partir dessa Comissão Especial que vamos lutar para ser criada, tão logo termine esta CPI, daremos o arcabouço legal para que todas essas medidas tenham o respaldo legal e o melhor encaminhamento das soluções dos problemas. Portanto, é fundamental que a malha aérea seja refeita, e ela já está sendo refeita.

E nós entramos em problemas graves.

Não foi planejada alternativa para São Paulo. O aeroporto de Guarulhos é um gargalo; o aeroporto de Congonhas é outro gargalo. E não foi pensado a tempo e a hora. Quando foi construído o aeroporto de Guarulhos, era previsto para 15 anos. Já se passaram mais de 20 e nada foi feito. A outra pista não foi feita e não será feita em menos de 8 anos, se começar hoje — agora já deve ser 8 anos e 1 minuto, porque ainda não tem planejamento de começar.

A alternativa de Campinas é de longo prazo. É preciso fazer a conexão entre o centro de São Paulo e o aeroporto de Campinas. Do contrário, ele não pode ser oferecido como alternativa para pouso de passageiros que se destinam a São Paulo.

Enfim, a malha área precisa ser repensada. Há que se descongestionar os vôos internacionais, dos quais 87%, praticamente, estão concentrados no aeroporto de Guarulhos, que não pode. Nós temos o aeroporto do Galeão, que está ocioso. Nós temos o aeroporto de Confins, que ainda tem ociosidade.

Portanto, nós percebemos que muito já se avançou agora. É preciso deixar bem claro: nós não temos nenhuma solução para o problema ainda. Nós apenas equacionamos o problema.



E aí eu entro na questão da desmilitarização: se nós não fizermos a desmilitarização do tráfego aéreo no Brasil... Veja que o Brasil já foi discutido lá, agora, nessa última reunião no Canadá, se deveria ou não permanecer no primeiro grupo. E uma das exigências da OACI é que o controle de vôos seja realizado por controladores civis e que nada se sobreponha aos regulamentos de segurança da aviação civil, às regras de aviação civil. E essas regras são ditadas internacionalmente pela OACI. No Brasil, elas ainda estão submetidas, primeiro, ao modelo militar, para, depois, as questões operacionais serem observadas.

Então, isso não pode. Em segundo lugar, o que depõe em favor da desmilitarização é que hoje nós temos déficit de pessoal. E não se faz a substituição daqueles que estão saindo por novos controladores de uma hora para outra. O Brasil chegou a ter um déficit de mil controladores de vôo. Nós — eu e a Deputada Luciana Genro — estivemos em Manaus, e lá o Comandante disse: "*Aqui eu tenho apenas 90 controladores, enquanto que eu preciso de 150 controladores de vôo*". E um controlador de vôo, segundo a FAA, precisa de 10 anos para ter maturidade suficiente e fazer um controle de vôo no melhor dele. E, no Brasil, hoje, todos os controladores de vôo... E, se nós não apontarmos e não fizermos a desmilitarização, nós teremos controladores de vôo com 1 ano. Nós tivemos lá em Manaus controlador que tem 2, 3 anos que saiu da escola, que é o instrutor dos outros controladores, porque não tem outros controladores para fazerem isso.

Então, a desmilitarização é uma exigência, se nós queremos apontar para um caminho de um tráfego aéreo mais seguro, um tráfego aéreo mais tranqüilo, um tráfego aéreo em que teremos uma facilidade maior, uma flexibilidade maior para substituir os profissionais. Hoje, se quisermos dar 10 centavos de aumento para os controladores de vôo, temos que aumentar nas 3 Forças Armadas. Se quisermos aumentar mais 500 controladores, temos que aumentar o número do efetivo das Forças Armadas, e é uma lei que tem de passar pelo Congresso Nacional. Então, isso é ruim.

Em terceiro lugar, eu fiz um destaque nesse sentido, porque não é verdade aquilo que está...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. ainda dispõe de 3 minutos, nobre Deputado.



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu tenho que fazer a escolha de Sofia.

Não é verdade que nós precisamos duplicar o sistema para fazer a desmilitarização. Isso é um sofisma.! O Brasil é um dos poucos — senão o único — países que conseguiu fazer um sistema integrado, em que a defesa aérea usa os mesmos equipamentos que o controle de vôo, e o controle de vôo usa os mesmos equipamentos da defesa aérea. E nós vimos isso *in loco*. Várias vezes a CPI esteve presente.

Então, dizer que vai aumentar despesa para desmilitarizar é discurso de quem não quer fazer desmilitarização. A desmilitarização pode se dar num processo muito mais acelerado. Claro que não é a toque de caixa, da noite para o dia. Mas a Comissão Especial — por isso que é importante esse texto que foi aprovado pela Subcomissão — vai se debruçar sobre essa legislação, fazendo uma discussão para que essa desmilitarização verdadeiramente se efetive.

E, finalmente, Sr. Presidente — também é um dos destaques que vou fazer e vou poder discutir melhor um pouco isso daí —, não é possível, nós sabermos todos, Deputados desta CPI, nós termos certeza de que o sistema não estava funcionando a contento, nos seus diversos aspectos, nas suas diversas instâncias. E agora, porque um sistema não funcionava bem, eu tentar criminalizar os controladores de vôo — que tiveram responsabilidade, nós não estamos negando isso. Cada um deles teve a sua parcela de culpa e de responsabilidade. Mas, operacional e administrativamente, é possível, dentro do modelo existente hoje, que eles sejam corrigidos, que isso seja reparado e que eles possam voltar a funcionar e a produzir os melhores resultados.

A juíza rejeitou a denúncia do Ministério Público Militar. E ela fez correto, porque, quando se pune alguém, é com a intenção de que aquele mal não se repita. E o próprio relatório do CENIPA que saiu aponta como fatores: o controlador de São José dos Campos teve a sua parcela de responsabilidade; o controlador que estava na posição e ao passar o serviço teve a sua parcela de responsabilidade; o outro controlador que assumiu teve a sua parcela de responsabilidade; o *transponder* ter sido desligado e aquele equipamento dar aquela leitura teve a sua parcela de responsabilidade; o sistema teve sua parcela de responsabilidade.



Portanto, eu acredito que o melhor para a aviação, o melhor para a segurança do tráfego aéreo, não é a punição, principalmente na via de Código Penal. Não é por aí o caminho. Eu acredito que... E essa é a proposta que estamos fazendo no DVS: nós queremos retirar essa parte do relatório. No relatório que estamos propondo, e essa é mais uma sugestão que eu vou fazer para o Relator, e espero que ele acolha: há responsabilização, sim, dos controladores de vôo, mas não através do Código Penal, até porque é orientação internacional que os controladores de vôo não necessariamente sejam punidos pelo Código Civil ou pelo Código Penal. Existe um modelo de punição dentro da Aeronáutica. Existe um modelo dentro do controle de vôo, do DECEA, e dentro da própria estrutura militar, de se fazer isso.

Portanto, nós não estamos de acordo com isso. Vamos fazer o nosso voto favorável, mas nós vamos fazer as restrições. Esperamos que, até o processo da votação, até na hora do destaque, nós possamos ter acolhida a nossa proposta de não punir, uma vez que não serão punidos os pilotos, pelo relatório. Nós queremos também fazer essa proposição, pois achamos que houve responsabilidade, sim, dos Diretores da ANAC, e, mais do que dos Diretores da ANAC, também de Superintendentes da ANAC houve responsabilização, sim, e elas precisam ser apuradas.

Eu creio até que, constando ou não no relatório, o Ministério Público terá como fazer essa investigação. Eu defendo que a CPI deveria indicar, sim, que tantos os Diretores como os Superintendentes da ANAC envolvidos fossem responsabilizados, porque identificamos nesta CPI uma série de manobras dentro da ANAC que não ajudaram o tráfego aéreo; pelo contrário, pioraram substancialmente.

Sr. Presidente, por hora, é isso. Nós queremos discutir melhor no destaque.

Muito obrigado.

Parabéns a V.Exas. novamente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós agradecemos ao nobre Deputado Miguel Martini a participação. Vamos ao próximo inscrito.

Para falar contra o relatório, tem a palavra o Deputado Vanderlei Macris.

Mas eu vou pedir à Casa silêncio. Está havendo muito barulho e isso está prejudicando os trabalhos e as manifestações dos nossos Parlamentares.



Com a palavra o Deputado Vanderlei Macris, começando às 16h13min. e terminando às 16h28min.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, Sr. Relator, nobres colegas, eu gostaria, também, de fazer aqui a minha homenagem ao Júlio Redecker e a todas as vítimas desses 2 trágicos acidentes que tivemos no período de 10 meses, em que vislumbramos a possibilidade, na proposta de CPI, de superar essas dificuldades do sistema para evitar novas tragédias, que, na verdade, causam mortes e, mais do que isso, drama para muitas famílias brasileiras, principalmente os usuários do sistema aéreo.

Portanto, fica aqui a minha homenagem ao Júlio Redecker, um grande companheiro que tivemos na bancada e que foi um dos grandes entusiastas também da formatação dessa luta que travamos para a instalação desta CPI. O Júlio, por sinal, foi um daqueles que, ao nosso lado, esteve presente no Supremo Tribunal Federal, nas lutas de plenário, quando aqui, por uma manobra do Governo, tivemos a CPI rejeitada e fomos obrigados a garantir esse direito de Minoria. E, portanto, no Supremo, garantimos a possibilidade e a condição de realizarmos esse trabalho que hoje estamos encerrando.

Em relação ao relatório, Sr. Presidente, eu gostaria, antes de falar e considerar a respeito, de cumprimentar V.Exa. pelo trabalho que realizamos, um trabalho de fôlego, e também o Relator, dedicado.

Evidentemente, chegamos ao final com um volume de informações. Eu diria que nenhum setor do Governo ou deste País tem maior número de informações sobre o sistema de tráfego aéreo brasileiro do que esta CPI. Eu destaco esse fato por conta de que muitas atividades de investigação aconteceram no Ministério Público, no Ministério da Casa Civil, no Ministério da Defesa, na Aeronáutica, na INFRAERO, mas nenhum órgão, nenhum local neste País conseguiu aglutinar tamanho volume de informações e inclusive todas essas investigações feitas paralelamente ou concomitantemente neste momento de crise, como foi a CPI que apresentamos e que trabalhou nesses 5 meses arduamente para construir esse banco de dados capaz de informar ao gestor público a possibilidade de tomar melhores decisões.



Mas isso não impede que tenhamos divergências, não impede que tenhamos, ao longo desse trabalho todo da CPI, que fez um trabalho hercúleo, trabalhando diuturnamente, não só internamente, mas externamente, buscando informações para concluir um trabalho. Eu seria capaz de dizer que toda a investigação que fizemos convergia necessariamente para um tipo de desfecho, para um desfecho que não é esse representado pelo relatório do Deputado Marco Maia.

A investigação foi, ao longo do tempo, reconhecida por todos nós como uma investigação de profundidade, uma investigação que necessariamente mostrava um caminho, e o desfecho deveria ser esse caminho e não foi, infelizmente não foi. Talvez em alguns pontos.

Mas a necessidade da apresentação de um voto em separado pela bancada do PSDB foi neste momento uma decisão tomada pela bancada exatamente por conta de que o desfecho do trabalho da CPI não foi condizente com aquilo que realizou ao longo do tempo de investigação.

E dito isso, eu gostaria de, como fez o meu companheiro Gustavo Fruet, fazer algumas considerações sobre alguns aspectos desse relatório de voto em separado que realizamos. Um dos pontos foi que o Relator considerou não haver indícios e informações suficientes para indiciar agentes públicos. Entretanto, no mesmo dia em que foi apresentado o relatório da CPI, o *Diário Oficial da União* publicou decisão da Controladoria-Geral da União, punindo com demissão por justa causa e suspensão funcionários da INFRAERO.

Também o que pudemos considerar de divergência, além dessa questão do indiciamento, da responsabilização de pessoas do Governo que necessariamente precisavam estar responsabilizados pelo relatório final, nós tivemos a entrada em vigor, neste último dia 1º de outubro de 2007, de uma nova malha aérea, com restrições ao Aeroporto de Congonhas, até então o maior *hub* do País, que comprova as falhas de gestão na regulação do setor, no sentido do mercado, sem as devidas considerações sobre a infra-estrutura disponível e sem que o Estado exercesse o seu poder regulador.

Para nós aqui da Oposição, da bancada do PSDB especialmente, as atitudes do Ministro Jobim, estas sim, vão na direção, muitas delas, claro que com algumas divergências, do que apontava a CPI. Esta decisão do 1º de outubro de uma nova



malha aérea é o reconhecimento da falha, é o reconhecimento da incompetência, é o reconhecimento da total falta de clareza da gestão do sistema aéreo brasileiro.

Eu quero dizer que, neste caso, especificamente, eu farei algumas considerações a seguir. Mas quero dizer ainda mais: o Relator afirma também que *“é importante caminhar de maneira conclusiva de que, após as investigações conduzidas por esta CPI, não há fatos que apontem objetivamente para a existência de relação causal entre fatores determinantes e contribuintes da crise do setor aéreo e os fatores determinantes e contribuintes para a ocorrência dos 2 acidentes, o choque no ar entre aeronaves Gol e Excel e o avião da TAM, em Congonhas.”* — fecha aspas.

Nós não podemos, Sr. Presidente, nobres Srs. Deputados, concordar com essa afirmativa que está no relatório final. Portanto, o voto que apresentamos apresenta as razões pelas quais consideramos haver, sim, fatores vinculados à má gestão do sistema, que foram fatores contribuintes para as tragédias. A gestão do sistema foi o fator contribuinte para essas tragédias. É importante que se ressalte isso. Em grande parte já apontados pelos depoimentos e documentos disponíveis nesta CPI. Aqui estão gravados, aqui estão devidamente mostrados com todas as letras que essa crise de gestão necessariamente levou a essas grandes tragédias. E a responsabilidade objetiva, que fez aqui o Deputado Gustavo Fruet com a sua leitura de parte desse relatório, mostrando que o Estado brasileiro, mal gerenciado, leva a sociedade a pagar um alto preço em todos os sentidos. E esses documentos que estão na CPI deverão, claro, ser enviados ao Ministério Público, ao Tribunal de Contas e aos demais órgãos nos termos da lei, para a continuidade dessas investigações. Portanto, nós consideramos, sim, que houve essa relação causal entre os fatores determinantes e contribuintes da crise com a má gestão do sistema.

Este é o nosso voto, chamado a tragédia da má gestão. Este é o ponto: a tragédia da má gestão, que nós apresentamos aqui pela bancada do PSDB.

Eu quero fazer também aqui, Sr. Presidente, Srs. Deputados, um dos pontos importantes, depois de toda essa cronologia da crise, que nós já tivemos apresentados aqui pela bancada, um problema sério apontado nos inúmeros depoimentos prestados a esta CPI foi a existência de uma certa informalidade e falta de coordenação nas autorizações de movimentos nos aeroportos, as chamadas



liberação de HOTRANs. Essas HOTRANs, que são aquelas que garantem o movimento nos aeroportos em todo o Brasil, foram feitas de maneira absolutamente — na minha opinião — irresponsáveis.

Um dos relatórios do Tribunal de Contas da União, já citado aqui no voto nosso em separado, diz o seguinte: para operar as novas linhas ou alterar as já existentes, as empresas aéreas precisam do aval da ANAC, que é definido por meio de documento denominado Horário de Transporte, as chamadas HOTRANs, o qual formaliza as concessões para exploração de linhas aéreas regulares, nacionais, internacionais, domésticas de passageiros ou cargas da rede postal pelas empresas de transporte.

Verificou-se, Sr. Presidente, Srs. Deputados, — isso dito no nosso relatório — como se depreende dos exemplos de processos anexados, que algumas outorgas de linhas aéreas são aprovadas sem a resposta de todos órgãos consultivos seja anexada ao processo. Em alguns não há nem mesmo a comprovação de que houve consulta eletrônica, via Correio, aos membros consultivos e a comunicação às empresas sobre o pedido de HOTRAN, contrariando a legislação citada.

A auditoria também revelou que a ANAC não tem sido diligente no sentido de exigir dos membros consultivos da Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas a devida motivação para os pareceres relativos a concessões e alteração de HOTRANs, em cumprimento ao disposto no art. 50 da legislação.

Mas, para operar novos vôos, as empresas dependem da aprovação da Comissão de Coordenação — CONCLAR. As regras em vigor não mudaram depois da criação da ANAC, mas o que parece ter mudado foi o processo que passou a ter uma certa informalidade.

Nos documentos anexos, temos e podemos verificar que sempre parece que a INFRAERO apenas carimbou as expressões: nada a opor, nada a opor, infraestrutura disponível. E não se verificou nenhum processo onde o órgão houvesse negado um pedido de HOTRAN sob a justificativa de falta ou deficiência de pessoal, bem como qualquer outro motivo, percebendo-se somente recomendações de que os movimentos máximos por hora em cada aeroporto não fossem ultrapassados.

Ora, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, houve um aumento de novas concessões de linhas aéreas aprovadas: 115, em 2004; 147, em 2005; 221 até



novembro de 2006, que representam, respectivamente, o aumento de 28% em 2005 e de 50% em 2006.

Essa decisão do Ministro recente de recuperar e, mais do que isso, de estabelecer um novo rumo para a malha aérea do nosso sistema, claramente mostra a falência do sistema até então vigente, conduzido pelo Governo. A falta de coordenação, a falta de gestão, comprovada pela decisão do dia 1º de outubro, nesta semana, com a modificação da malha aérea no Estado de São Paulo, especialmente no Aeroporto de Congonhas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. ainda dispõe de 2 minutos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Lamento, Sr. Presidente. Gostaria de falar muito mais ainda. Mas quero dizer que o nosso voto em separado...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Os minutos a mais que eu iria dar a V.Exa. o Deputado Gustavo Fruet, seu parceiro, já utilizou.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Mas com muito mais competência, pode ter certeza disso.

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, as resoluções do CONAC — Conselho Nacional de Aviação Civil, de 2003, não foram observadas pelo Governo, não foram levadas em conta pelos dirigentes, pelos responsáveis do sistema. Se essas resoluções fossem levadas em conta, talvez os acidentes e as tragédias que tivemos não tivessem acontecido. E, aqui, os depoimentos comprovaram claramente — claramente — que nenhuma dessas resoluções do CONAC foram levadas em consideração por aqueles que tinham responsabilidades com o sistema.

Por isso, Sr. Presidente, por essas circunstâncias e outras tantas que gostaríamos aqui de elencar, é que nós apresentamos um voto em separado para poder restabelecer aquilo que seria o desfecho natural desta CPI: responsabilizar, sim, os dirigentes da ANAC, até porque dirigentes da ANAC têm responsabilidade solidária. Portanto, têm que pagar, de maneira conjunta, pelos crimes que cometeram.

E nós estamos aqui não só pedindo o indiciamento dos diretores da ANAC, mas também dos diretores da INFRAERO, além de outros que nós entendemos



responsáveis (*Falha no microfone.*) — para concluir, Sr. Presidente — pela falta de sensibilidade que tiveram com o sistema de tráfego aéreo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu não cortei a palavra de V.Exa., não. Teve algum problema aí.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Obrigado. Portanto, Sr. Presidente, Srs. Deputados, quando apresentamos essa proposta de CPI — eu quero dizer ainda mais —, lamentavelmente, no início da votação, tivemos a ação do Governo fortemente encaminhada na direção de impedir a instalação da CPI.

Aqui, na CPI, uma ação do Governo para compor sua maioria a dedo, e, mais do que isso, a resultante desse processo mostram, mais uma vez, as dificuldades que nós, da Oposição, tivemos para encaminhar algumas questões fundamentais para a Oposição, como a investigação da INFRAERO claramente aqui demonstrada que não seria possível de parte da base do Governo, e outras mais, como quebra de sigilo e, além disso, investigações em alguns órgãos importantes para nós da Oposição. Não tivemos essa possibilidade.

Portanto, mais uma vez, na minha opinião, a base do Governo atuou na direção de evitar a responsabilização daqueles que eram, sem dúvida nenhuma, os responsáveis por essas tragédias. E, mais do que isso, por um sistema inoperante, por falha de gestão, e por uma tragédia de má gestão que vitimou tantas famílias e tantas pessoas no sistema aéreo brasileiro.

Era o que tinha a dizer. E está aqui o nosso voto em separado. Espero que ele possa contribuir de maneira derradeira com esta que foi uma CPI que fez um trabalho de muita profundidade, mas que apenas com o voto do Relator não foi possível, na minha opinião, construir um final que pudesse corresponder a todo o esforço que fizemos ao longo desse tempo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agradecendo a participação do nobre Deputado Vanderlei Macris, vamos ao próximo inscrito para falar a favor da matéria, Deputado Carlos Willian.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS PANNUNZIO - Sr. Presidente, pediria a V.Exa. a palavra como Líder.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É um prazer muito grande ouvi-lo nesta CPI.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS PANNUNZIO - Sr. Presidente, antes de mais nada, queria cumprimentar os nossos companheiros de bancada, Gustavo Fruet, Vanderlei Macris, Antonio Carlos Mendes Thame, Rodrigo de Castro e todos os companheiros do PSDB, que trouxeram a sua contribuição para que esta CPI pudesse chegar aonde chegou. E, mais ainda, a partir do instante em que, infelizmente, nos rendemos às evidências do Regimento, o relatório oficial não contempla, a nosso ver, análise adequada das causas, dos efeitos, das conseqüências, das culpas de toda essa crise aérea, e não apenas da questão dos 2 acidentes com vítimas, quero agradecer sobremaneira o fato de eles terem apresentado esse relatório em separado.

Eu espero que a base do Governo entenda esse nosso gesto. O relatório em separado não é com o intuito de diminuir. Pelo contrário, é de complementar, uma vez que não há concordância na interpretação nossa. Não houve oportunidade para que as investigações transcorressem de uma forma adequada para realmente sanarmos o problema do chamado apagão aéreo. Então, esse relatório, no nosso entendimento, pode e deve complementar o relatório oficial que está sendo apresentado para ser votado ainda no dia de hoje.

Portanto, Sr. Presidente, eu queria ainda lembrar que a CPI nasceu da iniciativa também de Parlamentares nossos — aqui, mais uma vez, tenho que relembrar o Macris, o Otavio Leite, entre outros, que iniciaram a coleta de assinaturas e tiveram a idéia, dada a preocupação com a gravidade do problema. Depois, eu diria a toda a bancada do PSDB e dos demais partidos de Oposição, que, inconformados com a decisão da maioria no plenário, que tentou nos tirar um direito constitucional, uma prerrogativa constitucional, que é de exercer a fiscalização sobre os atos do Governo e até mesmo propor soluções, conforme se espera de uma CPI — isso nos estava sendo negado —, nós fomos ao Supremo Tribunal Federal.

Mais uma vez o Poder Judiciário e o Estado Democrático de Direito nos garantiu aquilo que é fundamental para que um Parlamento possa se proclamar livre e bem cumprir as suas obrigações para com a sociedade.



Então, cumprimentando aqui os companheiros que nos apoiaram em todos esse momentos, eu apenas encerro, lamentando que todo esse trabalho feito em separado, o relatório em separado, não possa ter sido incorporado ao relatório oficial. Acredito que estaríamos prestando, de fato, um serviço ao povo brasileiro.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós é que agradecemos, nobre Deputado Antonio Carlos Pannunzio, a participação de V.Exa. no final da nossa CPI. Quero dizer a V.Exa. que o seu partido, o PSDB, trouxe contribuições muito importantes. Acreditamos mesmo que, se esta CPI, ao final do seu trabalho, teve méritos, em muito nós devemos à participação do seu partido, nas pessoas do Deputado Gustavo Fruet, Vanderlei Macris, Mendes Thame, Otavio Leite e Rodrigo de Castro. Uma participação decisiva, pela qual agradecemos.

Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado Carlos Willian, começando às 16h35min e terminando às 16h50min.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, Deputado Marcelo Castro, Deputado Marco Maia, brilhante Relator, Deputado Eduardo Cunha, que presidiu esta reunião, substituindo V.Exa. por algumas vezes, caros Deputadas e Deputados, tivemos momentos importantes nesta CPI. E quando ela começou, eu já estava familiarizado com esta CPI, porque eu tive a honra de ser o Relator, através de requerimento, de Comissão Especial, no final do ano passado, para analisar o caos aéreo brasileiro *in loco*. E nessa Comissão, Sr. Presidente, tive o prazer de conviver com Deputados como Fernando Gabeira, Ivan Valente e outros que também participaram dessa Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Peço silêncio, por favor.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Naquele momento, Sr. Presidente, vivíamos o auge da crise aérea nacional. E nós, no relatório, falamos sobre a importância da Comissão, sobre os aspectos relativos aos recursos materiais, devido às audiências públicas que nós fizemos e também das visitas *in loco* da Comissão. Fomos aos CINDACTAs. Os aspectos relativos aos recursos humanos nós também abordamos nesse relatório, assim como as ações do Governo e o desencontro das informações veiculadas pela imprensa. Falamos sobre os aspectos relativos ao planejamento; da importância da apuração dos processos licitatórios; da economia



orçamentária como nexos causais; do poder dos Ministros de contingenciar; dos aspectos relativos à receita da INFRAERO. Fizemos as nossas conclusões finais e nelas nós falamos sobre os recursos humanos. Nós fizemos algumas recomendações emergenciais, e a maioria delas foi adotada pelo Governo, tanto para a ANAC quanto para a INFRAERO, para as empresas aéreas e para o Poder Executivo Federal. Nós fizemos recomendações, Sr. Presidente, a longo e médio prazos, para o Comando da Aeronáutica, para a ANAC, para o Poder Executivo, e assim sucessivamente.

Sr. Presidente, esta CPI, quando foi formada, aqui, em vários depoimentos prestados pelas autoridades, foi falado sobre esse relatório e que já se tinha inclusive tomado algumas providências.

Por que falo sobre esse relatório, Sr. Presidente? Porque, com todo o respeito à Oposição nesta Casa, principalmente aos brilhantes Deputados de oposição que compõem esta Comissão, insistem eles em dizer que o Governo não quis que esta CPI acontecesse.

Na verdade, eu, praticamente e particularmente, contestei a criação desta CPI, achei que esta Casa não deveria ter ido ao Supremo para resolver os problemas *interna corporis*, porque a democracia se faz através do voto, em respeito ao grupo. Sr. Presidente, inclusive na instalação da CPI, quando honrosamente o meu nome foi indicado pelo Líder do bloco do PMDB, eu contestei, logo naquele primeiro dia, a desnecessidade desta CPI. Posteriormente, a Deputada Luciana Genro com toda a competência que lhe é familiar, debateu esse ponto de vista e disse que estava errado esse meu posicionamento e que se esta Comissão não servisse para nada... Mas ela serviu, pelo menos eu passei a conhecer melhor os colegas Deputados, como a colega Deputada Luciana.

Hoje, Sr. Presidente, a Oposição vem dizer que o relatório do Deputado Marco Maia não tem valor, ou seja, que muitas coisas não foram colocadas. Não foram colocadas por quê? Porque uma CPI não é uma delegacia de polícia, o Presidente não é delegado, o Relator também não é detetive, nem policial para sair prendendo e indiciando as pessoas. Sr. Presidente, a Oposição, digo de novo com muito respeito, e foi dito até por um Deputado, colega Parlamentar de Minas Gerais.



Lá em Minas Gerais distribuí-se cargos para os aliados, mas aqui no Congresso Nacional critica-se quando isso acontece. A demagogia é clara.

Sr. Presidente, nós tivemos aqui embates, e esta CPI teve mais disputa política pela Oposição, não vou dizer pela base governista. No entanto, os Deputados que compõem a base governista trabalharam para elucidar os fatos ligados ao sistema e ao caos aéreo nacional. Nunca houve na história do Brasil — e eu posso dizer isso, e até convoco o meu colega Deputado Gustavo Fruet, que foi membro junto comigo, Relator da CPI dos Correios —, nunca uma CPI desnudou tanto um Governo, nunca uma CPI desnudou tanto um sistema como desnudou o sistema de tráfego aéreo nacional, para poder chegar a uma conclusão. E passo a mencionar algumas dessas conclusões que fazem parte do relatório do Deputado Marco Maia.

S.Exa. diz que a crise que envolveu o sistema aéreo brasileiro não é reflexo de uma única causa. E aqui ficou provado isso. A crise do setor aéreo não começou a acontecer a partir do dia 29 de setembro de 2006. É lógico que não. Isso começou a acontecer no Governo de Fernando Henrique Cardoso, que não preparou o País para crescer. Veio o Presidente Lula e fez este País crescer. Mas, lamentavelmente, o sistema aéreo, como o sistema de transporte, não tinha uma base para agüentar o crescimento do País. Somente agora, depois de muito planejamento e recursos, inclusive através do PAC, este País está crescendo com seriedade, inclusive tendo a sua infra-estrutura, que foi abandonada pelos Governos passados, colocada de novo no trilho.

A desarticulação institucional e funcional entre órgãos responsáveis pelo sistema também faz parte do relatório do nobre Deputado Marco Maia. A elaboração de um plano aeroviário nacional de 86; a conformação do País de um mercado restritivo e salutar da competição empresarial. Menciona o nobre Relator o tensionamento na relação entre as autoridades aeronáuticas e os controladores de vôo, que chega ao ápice em março de 2007.

A crise entre os controladores do tráfego aéreo e as autoridades. E quero parabenizar o meu colega mineiro, membro desta Comissão, que é a favor da desmilitarização do setor, no que concordo plenamente, mas eu acho que isso não é medida imediata para solucionar a crise do tráfego aéreo nacional. O colega é o



Deputado Miguel Martini, que, com muita consciência e sabedoria, deu a sua participação nesta Casa, porque é conhecedor do sistema.

Sr. Presidente, o relatório do Deputado Marco Maia não merece nenhum retoque. Eu parabenizo a equipe técnica que o ajudou a confeccioná-lo, parabenizo o Deputado Marco Maia pela sua competência, pela sua dedicação, pela sua paciência em ouvir todos os requerimentos colocados em pauta pelo Presidente, que foram aprovados aqui nesta Casa.

De nossa parte, de governo, nós não deixamos que pessoas fossem convocadas para se tentar fazer aqui um jogo político de governo, de política partidária, porque a responsabilidade desta Casa é aprovar um relatório que dê solução aos problemas aéreos no Brasil. É o que já está acontecendo, com as medidas do Presidente Lula que foram tomadas.

Portanto, Sr. Presidente, parabenizo o Deputado Marco Maia. Acho que não existe retoque a fazer no seu relatório. Existe, sim, posição política da Oposição para apresentar voto em separado.

Se esse relatório fosse escolhido por concurso público das maiores autoridades do Brasil, a Oposição também iria fazer retoques e também iria fazer críticas. E é este o papel da Oposição: não concordar com a outra parte.

Lamentavelmente, Sr. Presidente, não era isso o que queríamos, porque o que estamos fazendo aqui é aprovar um relatório para dar solução ao País. E quem vai dar solução ao País? A Oposição? Não é a Oposição, com suas críticas, que às vezes não são construtivas. Quem vai dar solução ao País para essas crises é o Governo. Ele é que vai dar solução. E de que forma? De uma forma consciente, como foi colocado no relatório.

Portanto, nobre Relator, meus parabéns pelo relatório composto. É um relatório completo onde soluções estão sendo dadas.

Eu parabenizo todos os colegas de Comissão e faço um apelo à Oposição para que retire esse voto em separado, para que a Casa apresente este relatório que, se não for perfeito, está perto da perfeição, porque perfeição não existe. Aqui está contido tudo de que o Brasil precisa para dar solução à crise aérea.

Sr. Presidente, meus caros colegas Deputados e Deputadas, eu queria pedir um minuto de atenção. De tudo o que aconteceu, Sr. Presidente, das soluções



dadas e encontradas, o mais triste foram as vítimas fatais que ocorreram nos 2 acidentes; foi a perda do nosso colega Júlio Redecker. Isso o Relator não vai poder reparar. Isso nenhum de nós vai poder reparar, a não ser sendo solidários com os parentes das vítimas. Solidários de que forma, Sr. Presidente? Não é somente fazendo discurso. É trabalhando, mostrando para os parentes das vítimas que aqui está um relatório bem elaborado, que o Governo está tomando posições para melhorar o problema do caos aéreo brasileiro e que nós estamos fazendo de tudo para que não ocorram mais acidentes. A não ser que aconteça, de novo, que venham de fora do Brasil 2 americanos irresponsáveis que desliguem o transponder do avião e comecem a passear e brincar no céu brasileiro, fazendo com que sua aeronave venha a colidir com um avião da Gol, que caia imediatamente.

Encerrando minhas palavras, Sr. Presidente, nós somos completamente favoráveis. E parabenizamos o Relator pelo seu trabalho.

Eu solicito o apoio desta Casa, Sr. Presidente, o apoio de V.Exa, para que, na hora da votação deste relatório, que é o relatório da solução do caos aéreo brasileiro, de novo, sem demagogia, mas mostrando o nosso sentimento, antes de votarmos, independente de cor partidária, nós possamos fazer, mais uma vez, 1 minuto de silêncio em homenagem às vítimas não somente desses 2 acidentes, mas de todos os acidentes do sistema aéreo brasileiro.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agradecemos a participação ao Deputado Carlos Willian.

Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado Eduardo Valverde, perdão, Deputado Ivan Valente, começando às 16h50 e terminando às 17h15. Perdão, às 17h05 — hoje estou confundindo tudo.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Às 17h06min, não é, Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Às 17h06, Deputado Ivan Valente. *(Risos.)*

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Obrigado.

Sr. Presidente, agradeço a V.Exa. Queria colocar uma questão preliminar. O trabalho da CPI é um trabalho de quase 5 meses. Certamente, exigiu um esforço



muito grande de assessorias técnicas, da assessoria da Relatoria, do Relator em particular.

Eu entendo que um relatório de CPI, Relator, deveria ser abordado por nós com certa cautela. É evidente que um relatório de 700 páginas, 600 páginas, é um relatório que tem coisas a dizer, tem informações, tem recomendações etc. Mas eu queria, particularmente, colocar uma questão, que é a seguinte: eu acho que um relatório de CPI não pode ficar em recomendações gerais. Senão, nós corremos o risco inclusive de desmoralizar a própria CPI.

Eu acho que o relatório poderia abordar pelo menos 4 questões decisivas. Eu quero falar do atacado, não quero falar do varejo. Quero falar do atacado, Sr. Presidente. E do atacado eu quero colocar, em primeiro lugar, a seguinte questão: como começou a crise aérea brasileira? Como ela se manifestou? Porque a crise era latente. Ela se manifestou após o acidente da Gol e ela teve origem no controle do tráfego aéreo, num novo espaçamento. Ela teve uma origem fantástica. Ela teve uma origem quando se resolveu cumprir normas internacionais de segurança de voo. E aí, então, se entupiu os aeroportos e não se tinha mais segurança para voar. Então, começou a haver uma crise que estava no ar e no chão.

Então, eu pondero: depois de todas as análises que nós fizemos aqui, depois de todos os depoimentos que nós ouvimos, eu não entendo, Relator, como é que não sai uma resolução dizendo o seguinte: o Brasil é um dos 3 países do mundo que mantêm o sistema militarizado de tráfego aéreo civil. Não é possível superar questões estruturais como a incompatibilidade entre melhorar o tráfego aéreo, contratações, qualificação, especialização e a manutenção do sistema militar — isto nós já discutimos a rodo —, formação em inglês, necessidade de uma carreira de Estado para o Controle de Tráfego Aéreo — e não só disso, mas de não se ter 3, 4 sistemas, sistema DACTA etc, de não se ter contratados civis e militares. E por que as Forças Armadas não podem aumentar salários, a não ser que aumente de toda a Força? Demonstramos isso aqui a rodo. Como é que não aparece aqui uma questão como essa?

Vou dizer mais: o Relator foi no sentido contrário ao que a CPI apontou e o Relator foi no sentido contrário ao que o Governo tinha apontado para os controladores de voo e recuou depois, na negociação. O Relator, Deputado Marco



Maia, foi mais longe nessa questão. Ele simplesmente foi buscar refúgio no elogio do sistema militar americano, das Torres Gêmeas, dizendo que essa é a boa solução para o combate ao terrorismo. Ou seja, não dá para entender. Você recebe elogio do sistema militar americano, que está militarizando o controle aéreo, por razões específicas. Isso aqui é doutrina Bush. Está errado. Isso aqui está errado, Sr. Presidente. Nós vamos pedir, vamos destacar essa questão. O nosso relatório em separado apresenta isso.

Então, eu queria dizer o seguinte: nesse tipo de questão, não adianta dizer que, “quando nós pudermos monitorar por satélite, aí nós vamos fazer isso.” Não. É agora: desmilitarização. Precisa assumir, tem que ter coragem política para dizer que vai haver um processo de transição, mas a decisão está tomada. A decisão de desmilitarizar está tomada. É isso o que tem que aparecer no relatório e não assim: “quando adotar o sistema GMS, satélite, então nós vamos pensar no assunto”. Está errado.

A segunda questão é concomitante a essa. Não se pode criminalizar um problema como foi o dos controladores de vôo, porque nós erramos. A responsabilidade do controle aéreo no Brasil era de quem controla efetivamente. E quem controla, efetivamente, é o sistema militar, não é meia dúzia de sargentos que são formados às pressas para cumprir uma tarefa com imensa responsabilidade. Então, essa é uma decisão política que precisa ser tomada.

Segunda questão. Eu entendo que, na questão da INFRAERO, nós temos 3 questões a considerar. A primeira é a seguinte: nós não conseguimos resolver o combate à corrupção na INFRAERO, está certo, e tem problemas graves de desvio de verbas, de obras mal explicadas etc. e de utilização do sistema, transformar os aeroportos brasileiros em grandes *shoppings centers* não dando prioridade à segurança de vôo e às pistas. Isso não foi investigado a contento. Então, nós vamos propor uma CPI da INFRAERO, porque nós não conseguimos fazer. Vamos fazer depois. Mas, agora, dizer que não houve investimento num setor, isso é verdade, mas vale para o Governo anterior também. Vale para o Governo Fernando Henrique e vale para o Governo Lula, porque está baseado numa lógica de ajuste fiscal, de contingenciamento de verbas, de não execução orçamentária. Isso é real.



Mas, enquanto isso, a privatização está correndo solta. Só que ela é branca. Ela é através das terceirizações. E aqui foi dito: a maioria dos funcionários da INFRAERO são terceirizados, não são efetivos da INFRAERO, nem concursados. Precisa-se reverter isso imediatamente. Isso era uma decisão da CPI, reverter, ter um quadro de carreira na INFRAERO. E nós vimos o que significava, em matéria de segurança, com o depoimento, aqui nesta Casa, de uma Presidente do Sindicato dos Aeroviários.

E a terceira: eu não entendo por que o Relator entrou nessa de abrir o capital da INFRAERO. Eu não sei se foi para passar um mel na boca de um setor que pede, clama por privatizações, porque, que eu entenda, não é posição do Governo privatizar. Nós somos radicalmente contra a privatização da INFRAERO. Radicalmente contra. Não precisa. Tem investimento, tem capital e pode ser feito. Não é isso que falta, inclusive porque em muitos aeroportos brasileiros tem ociosidade. O problema está ligado à ANAC — é o terceiro ponto em que eu quero entrar, Sr. Presidente, Srs. Deputados.

É evidente que a Agência Nacional de Aviação Civil foi um processo de transição que não funcionou, mas ela está ligada a uma questão central, que é a lógica das agências.

Aqui, muito foi dito sobre o papel regulador da Agência. Mas rigorosamente a ANAC, nós podemos dizer, com tudo o que foi dito inclusive no relatório do Relator... O que está dentro do relatório do Relator e que disseram os votos em separado da Oposição, no geral, é o seguinte: a ANAC, como instrumento de fiscalização, regulação e controle, não existe. É isso que nós decidimos. E, no entanto, não tem uma proposição que diga o que fazer com a ANAC. “Ah, então vamos tirar esses que são incompetentes e os substituímos por mais 5, que, aí sim, serão competentes, serão técnicos competentes etc”. Não! O problema não reside só aí.

E aí eu quero dizer, colocar o dedo na ferida: o único voto em separado — o Deputado Pepe Vargas disse que ninguém tocou nisso —... as empresas de aviação civil têm um papel enorme nisso aqui. Elas controlam a ANAC. E elas controlaram a ANAC através da viabilização dos *hubs* que elas queriam, ou seja, de dizer onde é que haveria o centro de conexões aqui. Quem é que determina isso? As empresas! E lá, no relatório do Relator, está escrito ainda assim: é o direito de voar; está



garantido na lei. Então, desmandamos. Cadê o controle do Estado? Cadê o planejamento estratégico? Cadê a segurança do cidadão que voa e do que está embaixo também?

Então, tanto isso, quanto a concessão de HOTTRANS, a liberação de pista, em todos os sentidos a ANAC teve um efeito negativo. Ela foi fazer o papel das empresas com a Juíza. A ANAC foi lá fazer o papel das empresas.

E aí eu quero dizer, Sr. Presidente, que o Presidente da TAM esteve aqui na nossa CPI 2 vezes. Inclusive ele disse, em depoimento, que aquela norma tão polêmica sobre a descida dos aviões com o reverso travado em pista molhada tinha validade. Posteriormente, a TAM solta uma nota em contrário.

Então, eu quero dizer o seguinte: o Relator não atinou para uma questão aqui. Isso aqui não é realmente delegacia de polícia. Tanto é assim que a CPI não deu nenhuma voz de prisão. Vocês repararam? Cinco meses de atividades. Possivelmente, teve gente que mentiu, Deputado Rocha Loures.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Certamente.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Certamente. Mas ninguém deu voz de prisão aqui, está certo? Mas que teve mentiras aqui, teve. Agora, constatadas as mentiras, é obrigação da CPI, para quem vem aqui e faz um juramento, pedir o indiciamento. É obrigação da CPI. A CPI não prende, ela dirige ao Ministério Público. É exatamente o contrário do que se falou ali e o que o Governo falou. É exatamente o contrário, Presidente.

Ora, se nós sabemos que houve não só incompetência, que é uma questão geral... Mas tem coisas que são, decididamente, puníveis: falsidade ideológica, uso de documento falso, prevaricação, falso testemunho etc. Então, o Relator teria que indiciar, sim. E teria que indiciar a diretoria colegiada. Não dá para indiciar apenas uma pessoa, porque o funcionamento é colegiado. Seria até uma injustiça isso. Então você pega e diz: eu vou indiciar só a Dra. Denise Abreu. Ela que é a maior responsável em certas questões, mas a diretoria é colegiada. Então você tem que indiciar, pedir o indiciamento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. ainda dispõe de 3 minutos, nobre Deputado.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então, Sr. Presidente, nós entendemos que há uma somatória de fatores que, sem dúvida, contribuíram para a crise.

Eu não queria sair com essa sensação da CPI, porque eu entendo que o trabalho que foi feito pela Relatoria é um trabalho longo. Ele detém muita informação. E essa informação não é do Relator só, ela é coletiva. É um trabalho coletivo da CPI: dos Parlamentares, do assessores e dos depoentes que vieram aqui. Logicamente, tem a mão do Relator, que dá a direção que ele entende a mais correta.

Mas o que eu quero falar é que, numa CPI, a montanha não pode parir um rato. É essa que é a questão. Nós não podemos apresentar para a sociedade só o seguinte: “Ó, o que houve foi uma crise complexa” — e é; “ela vem de há muito tempo” — e vem, “mas nós só temos recomendações a fazer”.

Então, sobre a militarização do tráfego aéreo, nós não pedimos a desmilitarização, e esse é o ponto. Como vai ser a transição é outro departamento.

O que nós vamos fazer com a ANAC? Eu proponho a extinção. Se outros partidos, outros Deputados acham que se deve manter a ANAC como está, então vamos colocar isso. Eu entendo que tem que extinguir. E é bem possível que a gente passe a analisar o que está acontecendo nas outras agências também, só que lá não morrem 350 com problema telefônico, certo, nem com a ANEEL. Mas aqui morreram 350 pessoas e isso impactou a sociedade. Então, alguém tem que ser responsável.

Eu quero chamar a atenção dos Deputados do PSDB e do PFL, em particular, que formam a oposição. Vejam, tem um problema real aqui. Quando a gente tem uma agência e a gente analisa ali, rigorosamente, as pessoas ficam no céu. É estabilidade. Mas ninguém assume! O Estado não pode... Nós não podemos culpabilizar o Governo, porque eles foram votados aqui por todos os partidos. Passaram, por unanimidade, lá.

Então eu vejo o seguinte: essa história... Se fosse o Governo o responsável pela regulação e fiscalização — é fulano, sicrano e sicrano —, a essa hora nós estávamos indiciando aqui abertamente e, mais do que nunca, o Governo tinha que assumir. A ANAC ninguém assume, a agência reguladora. Está errado! Tem que ter Estado. Tem que ter Estado! Essa história de que não tem Estado é uma besteira —



permitam-me. Tem que ter responsável, porque isso aqui é serviço público, é concessionária de serviço público. Agora, sim, estão falando: o CONAC vai se reunir.

Eu queria até concluir, Sr. Presidente, dizendo isto: agora, sim, o CONAC vai se reunir. Há 3 anos não se reuniu com os Ministérios responsáveis, porque falaram assim: está regulado. O setor está regulado, está tudo bem, entendeu? Ou seja, não tem nada regulado, nem controlado, nem fiscalizado.

Então, nós entendemos que a CPI deve sair com algumas propostas, a gente pensa. Além de todo o somatório de informações, que são boas, são essenciais à compreensão da crise, à solução, às recomendações, ela tem que ter uma visibilidade para a sociedade. Nós devemos saber o que nós vamos fazer com essas coisas, mas não pode ser uma somatória, uma lista de recomendações, sob pena de que o relatório seja acusado de a montanha parir um rato. Ou seja, a CPI não põe o dedo na ferida.

Eu quero listar, finalmente, Sr. Presidente, o seguinte: é para desmilitarizar o setor aéreo? Então vamos ver por onde passa isso, qual é o prazo e, se essa proposta for aprovada, como é que o Governo vai fazer isso. Porque ele já tinha assumido, depois recuou. O que nós vamos fazer com a ANAC? Vamos votar uma lei aqui na Casa para acabar com a agência e tal? Vamos retomar o controle? O Estado assume a fiscalização, o controle e a regulação através do Ministério da Defesa?

INFRAERO. Sou contra privatizar, mas sou a favor de fazer, com transparência total, o controle e a fiscalização social.

E, finalmente, eu queria dizer o seguinte: nós temos que tomar uma decisão aqui, Sr. Presidente, sobre esse duopólio de empresas aéreas brasileiras. E eu quero colocar uma questão aqui que pode chocar muita gente. Foi um erro grave do Governo Lula, grave, ter deixado a VARIG afundar daquele jeito e depois ser comprada pela GOL. É isso que dá! Pelo contrário, o Governo deveria ter assumido a VARIG, assumido! Porque o Governo precisa, muitas vezes, ter um setor para saber como é que se controla e fiscaliza. A mesma coisa deveria ter sido feita minimamente quando se privatizou a EMBRATEL, no sistema telefônico. Você não tem mais parâmetro, quem manda são eles. Tem que ter parâmetros! Ainda mais a



VARIG, que tinha uma tradição de 50 anos na praça, que era a empresa mais preparada. Tinha que ter intervindo, estatizado, ter feito um sistema e, aí sim, em que a regulação passasse também pelo conhecimento real do setor, e não por fora, porque as empresas mandam e desmandam no nosso País.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Ivan Valente. Agradecemos a participação de V.Exa.

Vamos ao próximo inscrito para fala a favor do relatório, Deputado Eduardo Valverde, começando às 17h09 e terminando às 17h24.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sr. Presidente, cumprimento o Relator e o ilustre Presidente Marcelo Castro pela maneira cautelosa, maneira firme como conduziu esses trabalhos e que apontou aquilo que era óbvio. Uma que os 2 acidentes que ocorreram, que ceifaram algumas centenas de vidas humanas, não têm nada a ver com a suposta ou visível infra-estrutura aeroportuária brasileira. Foram 2 acidentes fatais. Um deveu-se à má conduta operacional de pilotos, que não cumpriram o regulamento do tráfego aéreo brasileiro. E o segundo acidente, infelizmente, até que o CENIPA prove em contrário, foi em função de falhas no avião. E nós não podemos, em cima desses 2 fatos isolados, vilipendiar os mortos, com o intuito de fazer a disputa política. Eu acho que não vão ressuscitar. Foram acidentes fatais e não podemos fazer, em memória deles, disputa nesta Casa.

O que nós podemos vislumbrar no relatório e na vida real é que, de fato, há uma fragilidade na infra-estrutura de transportes no Brasil. E não é só na aviação aérea, também no transporte terrestre e no transporte marítimo. Ou será que aquelas 1.300 pessoas que morreram em acidentes de tráfego terrestre, em função de ruas esburacadas, estradas mal sinalizadas, alguém chorou por eles? Alguém fez uma CPI para resgatar a vida de 1.300 pessoas? Ou será que só devemos reverenciar e exaltar aqueles que, infelizmente, foram fatalizados com um acidente aéreo?

Agora, onde está a causa dessa fragilidade da nossa infra-estrutura? É óbvio que uma das causas principais — eu quero chamar aqui os liberais — é: o Brasil passou 20 anos com baixo dinamismo econômico. Investiu-se muito pouco em infra-estrutura, muito pouco. Vinte anos. E num período de 8 anos, além de baixo



investimento, ainda se pensava que o Estado não era importante, que o mercado ia regular as relações econômicas e sociais e ia definir quais seriam os investimentos que deveriam ser feitos. Não falta tão-somente ter controladores de vôo, também faltam fiscais, faltam juízes, promotores, para poder ter a devida prestação de serviço público no Brasil. Pensar o País como um país que tem que crescer, que tem que se desenvolver, fazer investimentos corretos, isso é uma necessidade.

Então, partir do pressuposto de que a tal crise aérea ou a crise apagão aéreo deve-se à falta ou à carência de investimentos ao longo do tempo... E isso não é de agora, isso é do passado — também do passado. Ela se agravou, mas também por decisões tomadas.

Aquela visão de ter o mercado como fator regulador, o que perdurou durante 8 anos, isso enfraqueceu a capacidade do Estado de planejar. Enfraqueceu. Ou será que aqueles 600 empregados da INFRAERO que foram dispensados no PDV não foram também, nessa dispensa coletiva, engenheiros, técnicos especializados que foram substituídos por terceiros, que têm contrato por prazo determinado, de um ano, renovável por mais um ano? O Estado não perdeu capacidade de planejamento e de observação?

Vamos um pouco mais além. A atual malha aérea brasileira, os dados aqui apontam, não é diferente da malha aérea existente em 2002. O que diferencia? O que mudou? VASP e Transbrasil para TAM e Gol. Os aeroportos de Congonhas, Brasília e Rio de Janeiro continuam retendo 70% de todo o tráfego aéreo brasileiro. Isso não é de agora, isso vem de um bom tempo. Após 1988, com a edição da Lei 8.666, deveria ser dada a cada concessão pública a devida licitação.

Foi em 1995, através das Medidas Provisórias 937, 966, 991, 1.017, que resultou na Lei 9.074, de 1995, que se excepcionou a concessão de transporte aéreo. As concessões continuam sendo concedidas da mesma forma que foram no passado. Ou será que não? Ou será que houve licitação no passado para saber se aquela linha de Rio Branco a Brasília foi ganha por empresa que prestasse o melhor serviço? Ou será que a malha aérea de Porto Alegre a São Paulo sofreu um processo licitatório? Ou se isso não foi feito à luz dos interesses das empresas, principalmente no período em que o DAC foi desarticulado?



Na verdade, só se pensou em articular o sistema aeroportuário brasileiro e o controle com a criação da ANAC, que é recente, é de 2005. É óbvio que você não constrói uma agência reguladora em 2 anos, com tanta complexidade e com tanta situação difícil de se mexer a curto prazo. Ou será que não haveria resistência por parte das empresas que foram abrigadas nas medidas provisórias que aqui estão, que continuariam a ter os *hubs* e os HOTTRANS? Ou será que é possível, neste momento, de maneira legal, mudar isso aí? Ou será que não tem que haver uma mudança legislativa que faça com que todas as concessões do tráfego aéreo sejam feitas por processo licitatório?

Eu louvo em escutar aqui o Democratas e o pessoal tucano nesse discurso apresentado: que o Estado tem que voltar a planejar, que o Estado tem que voltar a investir. Não é esse o discurso que se ouvia no passado, nem é esse o discurso que se ouve hoje a partir do momento em que se questiona a carga tributária. Ou será que o Estado vai investir? E como vai investir? Com que recursos? Será que é recurso do nada? A proposta apresentada pelo Relator de abrir o capital da INFRAERO é bem-vinda. A PETROBRAS hoje é campeã mundial em exploração de petróleo em águas profundas graças à competência técnica e financeira que ela passou a ter e nem por isso deixou de ser empresa estatal que tem um compromisso com o público.

O Banco do Brasil, de qualquer forma, é um banco brasileiro. Então, abrir o capital da empresa com controle, mantendo o controle para o Estado, é necessário para poder financiar e ampliar o investimento no setor.

Agora, gostaria de fazer algumas preliminares. Se o Brasil deixou de ter capacidade de fazer planejamento, quem poderia ser o responsável? Será que é possível, neste momento, em face dos 2 acidentes aéreos, personificar um responsável? E não pegar como a ANAC, um seu diretor, e imputar a ele a responsabilidade de 2 acidentes isolados dentro de uma estrutura, de uma infra-estrutura que há anos — há anos! — carece de investimento? Será que a desestruturação do Estado brasileiro durante anos fez com que haja um grande esforço para recuperar a capacidade de investimento e de estruturação do Estado? Ou será que isso é feito de maneira com passe de mágica? Ou será que isso é feito



tão-somente por vontade política? Ou será que não exige algo a mais, algo mais consistente?

Por isso que eu fiz aquela introdução, Sr. Presidente. Nós não podemos fazer daqueles que foram vitimados — de maneira que se pudéssemos voltar ao passado talvez voltássemos para evitar que houvesse esse acidente —, não podemos fazer deles tão simplesmente um instrumento de disputa. Por isso que eu elogiei o relatório, porque ele é neutro, ele aponta que existem fragilidades, ele não nega isso aí. E essa fragilidade não é imputada a um agente; é um contexto, um contexto já de bom tempo.

Ou será que não devemos também chamar a essa discussão o Pedro Malan, que foi Ministro da Fazenda? Todos os coronéis e os brigadeiros que foram gerentes, que foram superintendentes da INFRAERO ou o ex-banqueiro que foi superintendente da INFRAERO antes do Governo Lula? Ou será que tinham competência técnica para tal? Ou será que os gestores posteriores ao Governo Fernando Henrique Cardoso que geriram a INFRAERO foram melhores ou piores do que os brigadeiros e os banqueiros que gerenciaram a INFRAERO no passado? Ou será que o DAC, que durante um bom tempo teve o papel de regulador, apesar de não ser esse o seu papel, porque naquele momento era o Estado que regulava o setor aéreo brasileiro, mas ele foi sendo sucateado, porque naquele momento se entendia que esse setor, essa regulação deveria caber às agências? Isso foi feito no setor de telefonia, no setor de eletricidade, de petróleo, e ia também ser feito no setor de tráfego aéreo. Não foi feito pelo Governo passado e teve que ser feito pelo atual Governo. E foi feito. Foi feito.

Há falhas? Existem falhas. Agora, o que fazer? O que fazer está sendo feito neste momento, fazendo o PAC, para ampliar os recursos para infra-estrutura aeroportuária, terrestre, marítima, porque também se morre em acidentes de trem, no subúrbio no Rio de Janeiro, no subúrbio das cidades mineiras, em Belo Horizonte, ou em São Paulo.

Ou será também que as pessoas que andam de trem não têm que ter a mesma consideração dada aos que andam de avião? Que têm de ter um transporte seguro e no horário, têm que ter o mesmo nível de investimento? Ou será que a



Câmara Federal não tem que se preocupar com aqueles que não podem vir a Brasília para poder reclamar os seus direitos?

Sr. Presidente, algo tem que mudar no setor aéreo, porque, como disse anteriormente, a malha atual, com poucas alterações, é a mesma que vigorou no passado: concentração de vôos em 3 aeroportos, deixando em desabrigo o cidadão de Rondônia, do Amapá, de Roraima e de outros.

De 76 aeroportos da INFRAERO apenas 16 são auto-suficientes. Isso é quase 80% dos vôos. O tráfego está concentrado em 3 aeroportos no Brasil. Tem-se um excesso de vôos concentrados em 3 aeroportos e uma carência visível, que faz com que o cidadão de Rondônia para chegar a Brasília só tenha 2 horários de vôo — ou vai de manhã, ou vai de madrugada. Eu posso citar outros cidadãos de outros Estados brasileiros. Então, repensar, recuperar a capacidade do Estado de intervir e regular, isso é necessário. Nisso eu concordo com o relatório. Concordo. Está perfeito. Está analisado que se tenha uma legislação que permita fazer as concessões de malha, de linha, por licitação pública. Temos que enfrentar esse problema, porque, a partir do momento em que o Estado deixa de atuar, deixa de definir quem é aquele que presta o melhor serviço, pode-se ter essa situação de “empoderamento” do setor privado pelo interesse público. Repensar que o sistema de controle de tráfego aéreo, que hoje é feito pelos militares... Satanizar essa situação dizendo que os militares é que são responsáveis pela falta de informação, pela insubordinação ou pelos baixos salários é não olhar o Brasil, não conhecer o Brasil. Eu pego como exemplo, Sr. Presidente, os tripulantes da Marinha Mercante. Todos são formados pela Marinha de Guerra, uma escola própria. O Brasil hoje é um exemplo de transporte marítimo fluvial, onde essa mão-de-obra é formada nos quadros da Marinha. São escolas especializadas. Da mesma forma que hoje se formam os controladores de vôo, que são sargentos, que temos uma das melhores escolas de ensino médio do Brasil, comparando com a média do ensino médio brasileiro. Recentemente, o Ministro da Educação, fazendo uma análise do ensino médio no Brasil, apontou fragilidades — apontou fragilidades! Quantos jovens que terminam o ensino fundamental não conseguem fazer o ensino médio, ou quando fazem não são profissionalizantes, não conseguem acessar o mercado de trabalho. A Escola Especialista da Aeronáutica é disputadíssima. São vestibulares nos quais



aparecem milhares de jovens de 17 a 24 anos que disputam essa vaga, porque sabem que, ao concluir aquele curso, que é equivalente ao ensino médio com uma profissionalização, além de uma carreira, ela é, muitas vezes, a esperança de milhares de jovens que só têm aquela carreira para poder progredir na vida. Então, desqualificar esse contexto, isso é um desserviço que faz, hoje, a investimento de milhares de brasileiros que pagam impostos, que gostariam de ter os seus filhos lá sentados naquela escola, e não podem, porque ela é para poucos. Ela não é para milhares. Ela é para poucas pessoas que se formam lá. Acho que são 100 ou 120 pessoas ao ano. Então, obviamente que o Brasil ao crescer, ao fazer com que milhares de brasileiros passem a ter renda, passem a trocar o transporte terrestre, o pau-de-arara para andar de avião, evidentemente que a nossa infra-estrutura aeroportuária tem de acompanhar esses novos atores. Eu sei que para alguns é um desconforto de ter ao seu lado um paciente do SUS. É um desconforto de ter na fila do *check-in* pessoas que até então andavam de transporte terrestre, andavam de ônibus, porque lá entopem aquelas filas, ficam aqueles empresários, porque boa parte do transporte aéreo brasileiro, a clientela ainda é empresarial, executiva, executiva. Então, esse clamor que se teve de um segmento da sociedade que tem de refletir um pouco mais. Eu creio que a classe média, Sr. Presidente, tem que refletir um pouco mais. Obviamente que, a partir de um certo estágio da sociedade, em que a renda aumenta, em que o nível de vida melhora, os serviços vão ser disputados por aqueles que antes não disputavam esses serviços.

Ficar na fila de um aeroporto, como Brasília, Deputados, empresários e pacientes do SUS dá àqueles que não estão acostumados com essa clientela um certo desconforto. Mas é bom convivermos com essa situação porque isso tem que ser para sempre. Só é possível haver essa convivência entre os de baixo e os de cima a partir do momento em que o País começa a crescer e começa a apresentar oportunidades para aqueles que nunca antes foram objetos ou sujeitos de política pública. Então, se é para fazer um jogo político, se é para fazer enfrentamento ideológico vamos fazê-lo, vamos fazê-lo. Mas não podemos, neste momento, desqualificar o relatório do Deputado Marco Maia. Seria um desserviço à realidade, seria um desserviço à razão. Porque o jogo político não pode ser incoerente, o jogo político não pode ser irracional, tem que ter uma lógica. E a lógica é sugerir ao



Poder Executivo, acompanhar e propor alternativas. E aqui há várias alternativas, inclusive essa que eu citei da licitação, porque hoje ainda é dada a permissão sem um processo de avaliação da competência de quem vai prestar aquele serviço, da qualidade. Então, essa é uma boa sugestão. E a outra é modificar a legislação, a Lei nº 866, para permitir que as novas concessões, para não ferir direito adquirido, sejam feitas através de processo licitatório. Está certo?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - E garantir no Orçamento público, nessa discussão que estamos fazendo do PPA, que os recursos da INFRAERO e do sistema do controle do tráfego possam ser, cada vez mais, crescentes.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem, Deputado Eduardo Valverde, nós agradecemos a participação a V.Exa.

O SR. DEPUTADO LUIZ SÉRGIO - Sr. Presidente, por favor, peço a palavra, como Líder.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Luiz Sérgio, grande Líder do PT. É um prazer ouvi-lo nesta Comissão.

O SR. DEPUTADO LUIZ SÉRGIO - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados da Comissão, fiz questão de estar presente hoje aqui, como estive no dia da instalação da Comissão Parlamentar de Inquérito, para parabenizar V.Exa., como Presidente desta Comissão, o Deputado Eduardo Cunha que, durante o período em que V.Exa. teve problemas relacionados à saúde, conduziu o trabalho desta Comissão Parlamentar de Inquérito, o Deputado Marco Maia, que é o Relator, pelo trabalho que fizeram. Conduziram esta CPI sem proteger ninguém e sem perseguir ninguém; conduziram os trabalhos com equilíbrio e sem transformar esta Comissão Parlamentar de Inquérito em um instrumento de disputa política.

Transformar esta CPI em um instrumento de disputa política seria, aí sim, talvez, deixar-se levar pelos holofotes, pelo brilho das câmeras, mas não estaria hoje apresentando um resultado em que faz uma seqüência de sugestões ao próprio Parlamento brasileiro, ao Executivo, à INFRAERO, e faz sugestões desafiadoras. Porque, por exemplo, sugerir para que o capital da INFRAERO possa ser aberto se for em um mecanismo que permita com que milhares de brasileiros possam ser



acionistas, mantendo o controle do Estado, é manter o controle da sociedade brasileira sobre esse setor importantíssimo para o nosso desenvolvimento e para a economia nacional.

O Banco do Brasil e a PETROBRAS têm capital aberto e nem por isso deixaram de ser um agente público impulsionador de desenvolvimento nacional. Então, precisamos, evidentemente, também nos render às realidades modernas, sem perder evidentemente o rumo do qual sempre balizamos a nossa história e a nossa luta.

Depois, logo no trabalho, logo em uma das primeiras conclusões, eu acho que este trabalho poderia ser resumido nesta frase que está aqui no relatório: *“a crise que envolveu e ainda envolve o sistema aéreo brasileiro não é reflexo de uma única causa”*. E como ela não é reflexo de uma única causa, querer aqui, também, como alguns, que nós pedíssemos o indiciamento de A ou B seria sinalizar para a sociedade brasileira que uma crise, que não tem uma única causa, apontasse para a sociedade brasileira que A ou B seria o responsável por esse conjunto de problemas que acumularam ao longo dos anos e cuja solução, e muito, se dará se essas sugestões apresentadas por esta Comissão Parlamentar de Inquérito forem perseguidas. Quer dizer, o nosso trabalho, como Parlamentares, o nosso trabalho como representantes da sociedade brasileira será, a partir do momento da aprovação deste relatório, primeiro, cobrar evidentemente do Ministério Público, no sentido de que aquilo que foi aqui apontado como indícios, que cabe a ele, sim, fazer o aprofundamento dessas investigações, indiciar ou não. Caberá a nós cobrar ao Ministério Público para que tome e avance no sentido das investigações aqui apontadas. Caberá a nós, como Parlamentares, cobrar a nós mesmos, como Parlamento brasileiro, se as sugestões que estão sendo aqui apresentadas irão ao longo do caminho ser implementadas.

Uma Comissão Parlamentar de Inquérito não pode, de forma alguma, transformar-se apenas em um objeto do espetáculo. Aqui é o local do trabalho e do trabalho sério, dedicado, o qual esta Comissão Parlamentar de Inquérito, nos seus vários meses de trabalho, pôde aqui apresentar.

Um país que não tem atualizado um plano aeroviário nacional... Este relatório está pedindo para que nós possamos elaborar um plano aéreo nacional. Mostra que



nós estávamos, de uma certa forma, não muito atentos a esse setor, que é estratégico para o País, é estratégico para cada um de nós que queremos ver este País desenvolver, este País crescer. E nenhum país do mundo cresce e se desenvolve sem ter evidentemente uma política aérea para a sua aviação. Eu quero aqui, mais uma vez, dizer que essa lucidez do relatório, que é a expressão concreta do trabalho da grande maioria desta Comissão Parlamentar de Inquérito, tem esse mérito, ao contrário de algumas outras CPIs que apontam uma ou outra sugestão, apontam e se centralizam mais no foco: indiciou ou não.

Esta Comissão Parlamentar de Inquérito não foi criada para que nós pudéssemos estar aqui, hoje, comemorando o indiciamento de A ou B.

Seria um fracasso se nós não estivéssemos aqui hoje apresentando 13 sugestões efetivas, palpáveis, concretas, no sentido de que nós possamos avançar para ter um sistema aéreo à altura daquilo que um país continental como o Brasil necessita, à altura do que uma economia, que crescendo mais de 4,5% ao ano, vai exigir. Este é o nosso desafio.

Este relatório, uma vez aprovado... A Câmara dos Deputados já criou, antes da CPI, uma Comissão Externa para acompanhar a crise, porque aquela era uma crise dos controladores. Conclui-se uma Comissão Parlamentar de Inquérito para anular, para avaliar as crises do sistema do tráfego aéreo brasileiro.

Nós precisaremos criar na Câmara dos Deputados uma Comissão para fiscalizar se essas sugestões, que é uma contribuição do Poder Legislativo brasileiro, estão sendo consideradas ou não.

Eu tenho muita convicção, pelo que li, pelo que conversei, em muitos momentos, com o Marco Maia, que indiquei Relator desta Comissão Parlamentar de Inquérito, de que essas sugestões apresentadas são sugestões que refletem um pensamento médio da Câmara dos Deputados e da sociedade brasileira em busca de solução para a crise aérea brasileira.

Quero aqui, mais uma vez, agradecer ao nobre Deputado Marco Maia, por tão bem ter representado a bancada do Partido dos Trabalhadores. Mas quero também, como membro do Parlamento brasileiro, agradecer a forma equilibrada com que V.Exa. conduziu este trabalho, sendo do PMDB, um partido que é um aliado da base



de sustentação e que está ajudando a todos nós e principalmente o País na condução dos trabalhos.

Se uma CPI se transforma em instrumento de disputa política, ela, em si, já nega a razão da sua existência. E esta CPI, mesmo tendo em alguns momentos algumas tentações, ela foi firme no seu propósito e na sua razão de ser: dar uma contribuição à sociedade brasileira para que nós possamos superar esta crise, que ainda existe, que ainda é latente e que ainda precisa de muitos passos. Mas, certamente, se essas orientações forem levadas em consideração pela INFRAERO, pela ANAC, pelo Executivo e pelo próprio Parlamento brasileiro, nós estaremos, em curto espaço de tempo, numa situação muito melhor do que a que nos encontramos hoje.

Parabéns a V.Exa.!

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado Luiz Sérgio, nós agradecemos a participação a V.Exa. Queremos dizer que para nós, desta CPI, foi uma honra as palavras que V.Exa. dirigiu à CPI como um todo, ao nosso Relator Marco Maia, que representou muito bem aqui o PT, que fez este trabalho extraordinário, convivendo conosco esse tempo todo. E agradecemos ao seu partido, o PT, que, pela sua expressão numérica e a sua expressão qualitativa teve uma participação muito decisiva nesta nossa CPI. Sem nenhuma dúvida, foi uma honra para todos nós conviver este período todo com pessoas tão bem qualificadas, tão bem dotadas e tão imbuídas de espírito público, como a bancada que V.Exa. representa, a bancada do PT nesta Comissão.

Muito obrigado.

Vamos, então, passar a palavra ao próximo inscrito, nobre Deputado Antonio Carlos Mendes Thame. Começando às 17h37min e terminando às 17h52min.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Sr. Presidente, vou tentar falar em 10 minutos para ceder, com a sua anuência, 5 minutos ao meu companheiro Deputado Vanderlei Macris. Vou tentar.

Sr. Presidente, nós, durante todo esse período da crise, tivemos a oportunidade de ouvir frases realmente surrealistas.



Ouvimos do Ministro da Fazenda, Sr. Guido Mantega: *“Os atrasos e cancelamentos de vôos nos aeroportos são parte do preço do sucesso da economia”*.

Ouvimos da Ministra do Turismo, Sra. Marta Suplicy dizer: *“Relaxa e goza, porque depois você vai esquecer todos os transtornos”*.

Ouvimos do Ministro Walfrido dos Mares Guia, enquanto ocupava a Pasta do Turismo: *“A lei de Murphy é que levou ao atraso e aos cancelamentos de vôos”*.

Ouvimos do Ministro da Justiça, Sr. Tarso Genro, ainda titular do Ministério das Relações Institucionais: *“Não tenho uma pressa neurótica para resolver os problemas dos aeroportos”*.

E, posteriormente, o Presidente da República, que já havia dito, em 9 de dezembro de 2006, que *“o problema estava controlado”*, dizer, após o Feriado da Páscoa: *“Estou feliz com a tranqüilidade nos aeroportos”*.

E, hoje, nós escutamos aqui mais uma frase surrealista de um dos Deputados que me antecedeu: *“A culpa da crise é das elites”*. É inacreditável!

Na realidade, o que nós estamos vendo, durante todo esse período, é um descaso com a grande maioria da população que usa o transporte aéreo, que não é só das elites. Nós sabemos, hoje, com esse barateamento das tarifas, quantas pessoas puderam passar a utilizar a aviação aérea como meio de se deslocar em um país continental, como o Brasil, de 8 milhões de quilômetros quadrados. O que ocorre é que, na verdade, nós temos um brutal descaso com as pessoas.

A Ouvidoria da ANAC, que deveria ser um canal para ouvir e dar encaminhamento a reclamações, críticas, sugestões ou denúncias relacionadas ao âmbito de atuação da ANAC. Mas isso simplesmente inexistente, só existe no papel. O depoimento da Ouvidora Alayde Avelar Freire Sant’Anna diz bem isso. *“Fomos humilhadas”* — diz ela. *“O clima é normalmente tenso todas as vezes que levamos alguma cobranças. Não conseguimos levar essas cobranças aos diretores; somos inclusive humilhados, na medida em que as respostas não vinham com agilidade”*.

O nosso relatório e o relatório dos Deputados aqui do PSDB e de demais companheiros destaca essa necessidade de que passe haver um relatório semestral da Ouvidoria mostrando que ela passou a funcionar lá na ANAC, passou a atender



as pessoas. Isso é absolutamente fundamental para que haja uma mudança conceitual: valorize as pessoas, os usuários.

A Ouvidoria precisa existir. A ANAC não é simplesmente um órgão para ter relacionamentos, fazer o relacionamento, o *public relations* com as operadoras dos vôos.

Não é só para isso. A ANAC é uma agência nacional de controle da aviação civil justamente para fazer que a aviação civil no País funcione bem como um todo.

Por último, ao sentirmos aí uma diferença substancial e conceitual que precisa ser corrigida. O Relator indícia. O que significa isso? Mostra onde há indícios. O Relator não denuncia; quem denuncia é o Ministério Público com base no que ele receber, com base nos indícios ou em outras observações que ele considerar válidas.

Portanto, cabe ao Relator indiciar todos aqueles que considerar como agentes, como responsáveis dos indícios de irregularidades. Por exemplo, há indícios de inúmeras irregularidades na Diretoria de Engenharia da INFRAERO, na pessoa da Sra. Eleuza Terezinha Loes. Não vimos nenhuma justificativa para que não haja esse indiciamento. Há mais do que indícios, comprovações de um abusivo uso do passe livre. Sugere-se que essas investigações sejam aprofundadas e que as pessoas responsáveis por esse uso abusivo, componentes da primeira diretoria colegiada da ANAC, também sejam responsabilizadas por esses indícios.

Ao Ministério de Estado da Defesa cabe a instauração de processo administrativo disciplinar para apurar a conduta do Diretor-Presidente e demais diretores da ANAC por gestão temerária durante a crise aérea, bem como pelo descumprimento das atribuições impostas pela Lei nº 11.182.

Não há indícios de gestão temerária?! Isso foi ignorado.

O Sr. Marco Aurélio Garcia e o Sr. Bruno Gaspar, assessores da Presidência: não há indícios de que eles estão incurso no art. 61 da Lei de Contravenções Penais que tipifica atitudes em lugar público ou acessível ao público de modo ofensivo ao pudor?! Também foi ignorado.

Não cabe o indiciamento da Sra. Denise Maria Ayres de Abreu, incurso no art. 299 (Falsificação de Documento Público)? Isso não tem que ser apontado ao Ministério Público, para que ele, se lhe aprovar, faça a denúncia? Não há indícios



de falsificação? Indícios levam ao indiciamento. E quanto à continuidade das investigações para apurar uma possível ocorrência de homicídio doloso ou dolo eventual, além dessa falsificação de documento público, sem prejuízo da apuração de eventual co-autoria por parte dos então diretores da ANAC em função do caráter colegiado das decisões? Como é que se pode ignorar isso? Sugere-se solicitar ao Ministério Público, no mínimo, a abertura de um inquérito civil público para apurar possível cometimento de crime de improbidade, constante do art. 11, inciso I, da Lei nº 8. 429/92: *“Praticar ato visando a fim proibido em lei.*

Os membros da primeira composição da Diretoria Colegiada da ANAC: não há indícios, com relação a eles, de terem cometido prevaricação no que toca a omissão no exercício de atividades inerentes à missão regulatória da ANAC, nos termos da Lei nº 11.182, de 2005?

Por outro lado, todos os membros da primeira composição da diretoria colegiada da ANAC, os Diretores de Engenharia de Operações da INFRAERO e os Diretores do DECEA, no que tange ao exercício de atividades inerentes à liberação de HOTRANS em quantidade incompatível com a infra-estrutura aeroportuária disponível e ao envio ao Ministério Público, solicitando que o Ministério Público atente para esses indícios?

Cabe o indiciamento. O indiciamento, só o indiciamento; mostrar que há indícios.

Por outro lado, consideramos que também o Ministério Público deveria ser alertado quanto ao indiciamento de membros da Junta Orçamentária do Poder Executivo Federal, quando incursos no art. 10, nºs 3 e 4, da Lei nº 1.079, de 1950, porque ao determinar exacerbado contingenciamento de verbas que seriam destinadas ao setor aeronáutico brasileiro, em especial ao controle do tráfego aéreo, comprometeu a segurança do sistema.

Enfim, consideramos que todos os documentos...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Mendes Thame, se V.Exa. vai conceder os 5 minutos ao Deputado Vanderlei Macris, V.Exa. ainda dispõe de 1, afora os 5.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Ah, sim! Nesse 1 então vou encerrar. Obrigado.



Sugerimos, enfim, o encaminhamento de todos os documentos examinados e produzidos por esta CPI às autoridades competentes, bem como o posterior encaminhamento, por parte desta Casa Legislativa, das providências por ela adotadas a teor da Lei nº 10.001, de 4 de setembro de 2000, porque as denúncias de irregularidade em todos esses setores, na ANAC, na INFRAERO, precisam ser devidamente apuradas, como, aliás, o TCU já vem apontando sistematicamente no caso da INFRAERO.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Queria agradecer ao Deputado por ceder-me mais esses 5 minutos. Mas eu queria primeiro, Sr. Presidente, agradecer — não o fiz quando me manifestei — à nossa estrutura de assessoria da Liderança do PSDB, que foi muito presente nesses 5 meses de trabalho que realizamos, especialmente na finalização desse relatório. Então, fica aqui em meu nome, em nome dos companheiros Deputados da bancada do PSDB nossas homenagens e nossos agradecimentos. Até porque superou, e muito bem, a falta da assessoria que nós já no primeiro embate deixamos de ter aqui na CPI como membros dessa entidade.

Outra questão, Sr. Presidente, é o fato de hoje termos nos jornais a presença do Brigadeiro J. Carlos, deixando muito clara a falta de autoridade; e aconteceu por conta dessa crise aérea. *“Faltou autoridade na crise aérea”*, fecha aspas — diz aí o Sr. J. Carlos. E coloca muito claro. Quer dizer, quando se pergunta no *Jornal Hoje*, do Estado de São Paulo: *“Mas então faltou alguém para colocar limites?”* Ele responde: *“Sim, faltou. O controle aéreo estava operando no limite do limite.”*

Então, isso vem muito na direção do que propusemos no nosso relatório.

Uma outra questão, para finalizar, Sr. Presidente.

Gostaria de lembrar que foi parte das preocupações do Relator, mas não com a necessária intensidade: a situação do Estado de São Paulo na sua infra-estrutura aeroportuária. Por exemplo, resolvendo o problema do acúmulo de vôos em São Paulo — no nosso discurso era muito claro —, se resolveria o problema do Brasil. Congonhas está absolutamente superado; nós não temos condições, a partir de agora, de utilizar mais Congonhas no crescimento do sistema. A partir daí passamos para o Aeroporto de Viracopos. Viracopos tem um limite, neste momento, de 17



milhões de passageiros/ano. Acontece, Sr. Presidente, que esse limite está quase perto de acontecer. Estamos nos 15 milhões e 700 mil passageiros/ano. Com essa modificação da malha, é possível que já cheguemos muito perto desse limite. Até se construir um novo aeroporto, ou melhor, uma nova pista, um novo terminal no Aeroporto de Viracopos (ou melhor, de Cumbica), teremos uma única alternativa hoje no Estado de São Paulo, que é o Aeroporto de Viracopos.

Nós fizemos — da parte desta CPI — uma visita, numa diligência que foi feita com vários Deputados, e pudemos apresentar e ver claramente que existe um plano diretor no Aeroporto de Viracopos, previsto para investimentos, a curto prazo, na remodelação, capaz de passar de 800 mil para 2 milhões de passageiros/ano, isso sem qualquer modificação. Com essas poucas mudanças, se possíveis, sem investimento, teremos 4 milhões de passageiros/ano.

Então, a proposta que estamos fazendo no nosso relatório aqui na CPI, a bancada do PSDB, é que se aprove imediatamente o plano diretor apresentado pela Superintendência Regional da INFRAERO, no Estado de São Paulo, a fim de que esse plano diretor, primeiro, possa preservar o sítio aeroportuário, a fim de que não haja invasões, como aconteceu na cidade de Guarulhos com o Aeroporto de Cumbica. O processo de invasão foi muito acelerado, sem a manifestação de vontade do Governo, da autoridade governamental no sentido de preservar o sítio aeroportuário; e hoje estamos pagando um preço muito caro. A sociedade paga por isso. São 5 mil famílias que vão ter que sair de lá. Isso vai acontecer também no Aeroporto de Viracopos.

Então, esses 157 milhões de reais, que é preciso para desapropriar o aeroporto, ou melhor, para desapropriar o Aeroporto de Viracopos, necessariamente, vão garantir 70 milhões de passageiros/ano, no limite, até 2025.

Portanto, a solução não é aquela solução apontada no relatório hoje, de se construir um novo aeroporto em São Paulo. O que se precisa é utilizar, primeiro, a infra-estrutura existente. Cumbica é possível, ainda, até 25 milhões de passageiros/ano com o novo terminal; com uma nova pista, até 45 milhões. E, nos próximos anos, garantir Viracopos para receber até 70 milhões de passageiros/ano, com certeza, sendo o maior aeroporto de São Paulo e da América Latina.



Portanto, é uma solução antes mesmo de se prever a questão de um novo aeroporto, defendido pelo Presidente da República e respaldado aqui pelo relatório.

Nós temos posição divergente acerca dessa questão. No nosso relatório, estamos solicitando claramente investimentos. Primeiro, aprovação desse plano diretor; e a desapropriação do sítio aeroportuário de Campinas. Aí, sim, nós teremos em São Paulo um processo de equação no sistema aeroportuário para garantir para os próximos anos.

Era o que gostaria de falar, Sr. Presidente, para finalizar, e agradecendo mais uma vez o Deputado Mendes Thame pela oportunidade que me dá de fazer essas considerações finais.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não.

Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado Rocha Loures, começando às 17h52min e terminando às 18h08min.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Sr. Presidente, antes de entrar no relatório, queria fazer um requerimento verbal: que seja incluída na documentação constante da CPI da ata do julgamento que houve ontem em Nova Iorque e que revela... E é por isso que eu faço esta sugestão a V.Exa. Nessa audiência do processo havida ontem, que consolidou as 120 ações constantes do processo que tramita hoje nos Estados Unidos, houve uma unificação do processo contra os réus. E também houve a decisão do Juiz Brian Cogan de que esse processo corra em Nova Iorque. Os réus são: a EMBRAER; a Empresa Raytheon, que fabricou, que fez a implantação dos radares do SIVAM, na Amazônia, e a Lockheed Martin, que é responsável pelo *software* usado no controle aéreo. Essa foi a decisão do juiz norte-americano.

E por que eu acho relevante isso, Presidente? Porque o advogado dos pilotos Paladino e Lepore, chamado Roy Gallagher, declarou ontem — está constante da ata — que tanto o Paladino quanto o Lepore não pretendem nunca mais vir ao Brasil. O que revela, além de ter declarado o próprio Juiz Brian Cogan, que este é um fator importante para fixar nos Estados Unidos o julgamento, que fica evidente a disposição dos 2 pilotos de não serem alcançados pela Justiça brasileira.

Então, acho relevante. A CPI tem o maior acervo atualizado sobre a aviação civil e militar, porque o CBA, inclusive, abrange a questão de defesa nacional.



Faço o requerimento verbal a V.Exa. São 23 páginas, ainda em inglês, para que constem da documentação da nossa CPI.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Está deferido o requerimento de V.Exa., nobre Deputado Rocha Loures. E solicitamos, então, que V.Exa. depois o entregue ao nosso Relator.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Pois não.

Indo para o relatório, procurando ser preciso e pontual, Presidente.

Nós aprendemos que um acidente aéreo é uma somatória de erros que, combinados, levam a uma tragédia. Nós não tivemos uma; tivemos duas. Vários de nós aqui assumimos o compromisso de reduzir essas falhas, que, em muitos casos, são falhas institucionais. São falhas não apenas de equipamentos, de pilotos, mas da estrutura legal e organizacional do País neste momento, que não foi capaz de prevenir os desastres acontecidos.

A gente observou aqui, Presidente — eu fico feliz com a chegada do Relator Marco Maia —, postergação de decisões prováveis, ao longo do tempo, nessa questão da aviação nacional; a leviandade com que, aparentemente, foram tratados temas que haviam sido alertados e avisados ao longo do tempo; o desprezo pela verdade, porque a Dra. Denise mentiu para esta CPI. As evidências vão todas nessa direção; vacilação em agir no presente, Sr. Presidente, com vistas ao futuro, comprometendo o nosso destino, segurança e o próprio País. Ou seja, o sistema da aviação nacional precisa de reforço, lembrando, Presidente, que governar é priorizar.

Nós estamos aqui recebendo as 667 páginas, Presidente Marcelo Castro, produzidas pelo nosso Relator, Deputado Marco Maia, cuja melhor parte do relatório é o final, porque ali estão as conclusões — relatório esse que está na Internet. Caso ele seja aprovado hoje, ele estará na Internet à disposição de quem quiser consultá-lo.

O relatório é composto de 7 partes. Na primeira parte fala da GOL e da TAM. No caso da GOL, sugere o indiciamento dos pilotos norte-americanos, que nunca serão indiciados pela Justiça brasileira. Portanto, falta ali a questão da justiça, que não poderemos alcançar, conforme foi revelado há pouco pelo próprio advogado dos 2 pilotos. E, no caso da TAM, o Relator Marco Maia propõe a constituição de uma



Comissão Especial apenas para o acidente da TAM. Então, eu proponho ao Relator Marco Maia que abranja, que inclua, que incorpore no seu relatório, se possível, que também esta Comissão Especial, em sendo criada, atenda ao assunto, ao tema da GOL, porque são famílias brasileiras.

Observa-se também na ata da reunião que eu falei, nobre Relator, com o Advogado Leonardo Amarante, com quem eu venho conversando desde que foi criada, por aprovação desta CPI, uma Subcomissão para ouvir os pilotos dos Estados Unidos, coisa que não aconteceu, que ele informou há pouco que, neste caso dos pilotos norte-americanos, das famílias, está havendo uma consolidação de ações. E por isso vale a pena que essa Comissão Especial, a bem das empresas, a EMBRAER, inclusive, para que acompanhe esse assunto, e as famílias, seja expandida para o assunto da Gol.

Com relação ao item 3, que é o sistema de tráfego aéreo, sem reparos a fazer.

Com relação à infra-estrutura portuária, ficou claro no trabalho do Relator a confusão entre a cobrança de tarifas aeroportuárias, comunicações e auxílios de navegação aérea, a falta de transparência, Presidente, para que os passageiros e os usuários do sistema entendam exatamente o que é que estão pagando. Essa falta de transparência depõe contra o sistema.

Também ficou claro no trabalho do Relator que está próxima a saturação, na maioria dos nossos aeroportos, com relação a... E muitas vezes se fala ali do ano de 2010, que está logo ali.

Então, sabendo-se que, como foi objeto de análise desta Casa e desta CPI, a construção ou a expansão de um aeroporto é um processo longo, demorado, conflitante, muitas vezes, e que naturalmente precisa de recursos, é mais uma vez importante ressaltar esse ponto do relatório, porque a gente vai ter um outro tipo de problema logo ali em 2010.

Com relação ao marco regulatório, eu queria cumprimentar o Deputado Pepe Vargas, o Deputado Miguel Martini, Presidente, pelo trabalho que fizeram na Subcomissão Especial.

Quero insistir com o Relator Marco Maia, ao mesmo tempo em que quero cumprimentá-lo por ter incorporado o texto dessa subcomissão... Mas eu queria,



Presidente, já convidá-lo e convidar todos os membros desta CPI, para, assim que esteja concluída a votação desse relatório, que nós imediatamente, ainda na vigência da CPI, tenhamos com o Presidente Arlindo Chinaglia para comunicar a ele — e eu gostaria de pedir o apoio de toda a Comissão... Que tenhamos efetiva conversa, um diálogo com o Presidente, para que seja politicamente construído o ato. E, juntos, todos nós, de todos os partidos que assim entendam, ainda hoje, se possível, estejamos com o Presidente Arlindo Chinaglia, pedindo a ele para que constitua as 2 Comissões Especiais.

Quero também cumprimentar o Deputado Marco Maia, porque na pág. 666 do seu relatório ele inclui, ele faz uma sugestão com relação ao CENIPA, onde ele vai tratar da separação das investigações pelo CENIPA e pela polícia, o que vai colaborar para que eventuais futuros acidentes — tomara que não aconteçam — sejam esclarecidos, mantendo preservado o sigilo dos dados, no caso específico.

Também.... Com relação ao ordenamento legal atual, ficou evidente que o Brasil não está preparado, nem tem recurso, nem está preparado para cooperar, colaborar com eventuais investimentos que possa receber de quaisquer fontes, porque nem na questão do PPP o Governo brasileiro conseguiu definir o que quer, como pretende fazer. O que está claro é que o recurso é insuficiente, e isso vai condenar a infra-estrutura do setor para o futuro.

O item 6, que trata de conclusões gerais, não vou comentar, indo direto para o item 7: *Recomendações e Sugestões*.

Ficou claro na CPI, Presidente, que a segurança tem de vir antes do lucro. E, vindo antes do lucro, ou na frente do lucro, colocando o passageiro em primeiro lugar, também é importante lembrar que o Estado de São Paulo, que é o mais populoso da nossa Federação, da União, tem, naturalmente, na cidade de São Paulo, com 15 milhões de habitantes, no seu entorno, o maior número de passagens aéreas, porque 72% das passagens aéreas brasileiras são compradas por empresas corporativas. Portanto, não é apenas por desatenção ou falta de orientação do setor, mas também por uma característica do desequilíbrio e da concentração que o País tem não só de renda, mas na questão, inclusive, geográfica. Então, está em São Paulo o maior mercado, o maior número de pessoas, o maior número de empresas.



A economia está lá. Por isso Congonhas, Cumbica e Guarulhos estão pressionados, porque é uma realidade, é um dado do momento que a gente vive.

Queria cumprimentar também... Nas págs. 612, 613 e 614, o Relator faz 23 sugestões, representando a opinião dos usuários, indo das informações que devem ser disponibilizadas em amplitude maior, à questão dos quiosques para atendimento, ao tribunal de pequenas causas nos aeroportos, enfim, uma série de sugestões importantes em âmbitos diferentes. Quero saudar o Relator por isso.

Ele faz especificamente, na pág. 621, um resgate daquilo que diz respeito à assistência às vítimas. Hoje, a indenização prevista no CBA é de 14 mil, 833 reais e 23 centavos, enquanto em países da importância e da dimensão do Brasil isso pode chegar até 1 milhão, 2 milhões de reais no tempo em que se inicia a investigação e se dá atenção a famílias que muitas vezes perdem a sua condição de sustento.

Quero também dizer que foi muito feliz o Relator, na pág. 608, quando fala de recursos orçamentários. Não há, Presidente, nenhum projeto viável, nenhuma construção prática viável, se não houver recursos para isso. E até aproveitando para fazer um comentário: parece-me que a opinião pública está muito pouco interessada se o debate político é de cá ou de lá. Aqui se falou muito do debate político. Acho que a questão do debate político é irrelevante para quem está observando esta Casa, esta CPI, porque este tema é suprapartidário. E eu queria repelir pessoalmente essas, digamos, possibilidades de quaisquer partidos, uns com os outros, entrarem em desacordo por conta do objetivo maior que é poder recuperar nossa condição de atendimento nacional para a aviação civil.

Portanto, acho importante, Relator Marco Maia, que o Governo brasileiro cumpra — eu espero que o Ministro Nelson Jobim assim o faça, enquanto lá estiver, e o Presidente Lula também —, privilegie, porque governar é priorizar os recursos para esta matéria. De outra maneira, Presidente, já indo a uma nota da pág. 609, com relação à ANAC — aí, o Deputado Mendes Thame foi muito feliz, quando, semanticamente e retoricamente coloca que... E aí é o meu único ponto de desacordo mais grave, mais aberto, com relação ao Relatório, porque me parece que a Dra. Denise, por todas as evidências que tivemos aqui, realmente faltou com o respeito, com a integridade, com a verdade, quando tentou, dessa ou daquela maneira, de uma forma ou de outra, iludir, transformar em cortina de fumaça aquilo



que ficou evidente, inclusive em fumaça real, no acidente da TAM. Por isso, eu discordo, quando nós não alcançamos na nossa CPI... É minha opinião pessoal, até porque, como não vamos alcançar os americanos... Estão longe de nós, embora o Brasil não seja quintal de ninguém. A Dra. Denise poderia ser o símbolo talvez da conseqüência definitiva da CPI com relação às medidas que a impunidade, neste caso, pode prejudicar. Acho que seria corajosa esta posição do Relator; e suspeito que Senado da República fará o que nós, talvez, não fizermos aqui. Acho que o Senado da República fará, até porque acredito que eles observam o que acontece aqui, hoje, até para que haja uma movimentação nessa direção. E, caso não o fizer, o Ministério Público também vai atuar, me parece.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. ainda dispõe de 2 minutos, nobre Deputado.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Ok. Obrigado, Sr. Presidente. Página 655. Gostei bastante, porque o Relator, S.Exa., fala do estatuto de defesa do usuário do transporte aéreo necessário para o novo marco legal, construído. E é citado o Deputado Fernando Coruja. Está muito bem feito. Repõe o baixo valor das multas, o que estimula que se pule o muro e nada aconteça. Portanto, ali vem em boa hora essa lembrança.

Também, na pág. 657, Presidente, há uma indicação da CPI para o Executivo com relação a 11 sugestões de iniciativas que o Governo Federal deve tomar e que nós, em correspondência a ser enviada ao Ministro Nelson Jobim, comunicamos a ele a intenção de criar essa Comissão Especial e que o Governo Federal, na sua parte, cumpra com estas 11 sugestões.

Por fim, Presidente, eu não podia deixar de talvez citar a pág. 20 e a pág. 21 porque lá estão o nome da equipe de apoio de toda a CPI, todos os homens e mulheres que colaboraram conosco, pacientemente. As nossas taquígrafas, que, em silêncio e com muita paciência, nos acompanham, registram os fatos, assim como a *TV Câmara*, assim como o nosso Secretário Francisco, e o Marcos. Quero também aproveitar para saudar o Nasur, sempre ao lado do nosso Relator, Marco Maia. Quero saudar também os consultores Eduardo, Osmar. Quero saudar a Helena, a Jaqueline e a Cibele, assessora do nosso Partido, que também com muita diligência cumpriu seu papel. E, finalmente, Presidente, quero dizer que V.Exa. e o Deputado



Marco Maia se transformaram em amigos, fizeram um brilhante trabalho. Acho que foi um esforço fenomenal. Acho que a CPI é vitoriosa. Acho que esta não é uma questão de debate político; acho que esta é uma questão de país, de futuro de país. E acho que todos nós — e eu especialmente estou grato à convivência com todos — fizemos um excelente trabalho. Meu voto é a favor do relatório com a ressalva de que, na minha opinião, a Dra. Denise Abreu deveria ter sido indiciada por esta CPI.

Muito obrigado e parabéns ao Relator e a V.Exa., Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós agradecemos a V.Exa., Deputado Rocha Loures.

Vamos conceder a palavra ao Deputado Zenaldo Coutinho, Líder da Minoria aqui nesta Casa. É uma honra para nós, Deputado, ouvi-lo.

O SR. DEPUTADO ZENALDO COUTINHO - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, convidados, ouvintes, a má gestão do setor aéreo está presente em todos os aspectos relevantes inventariados por esta CPI. A má gestão foi evidenciada pela imprensa, logo depois do acidente com o Boeing da GOL, ocorrido em 29 de setembro do ano passado. A má gestão fez 353 vítimas em 2 acidentes. A má gestão causou prejuízos de, no mínimo, 3 bilhões de reais. O resultado dos depoimentos comprovam — abre aspas — *“que o sistema de controle aéreo do Brasil vinha e vem funcionando sem a prevenção requerida, sem a massa crítica indispensável a uma atividade complexa e de alto risco, sem planos de contingência, sem medidas emergenciais para situações de crise, sem planejamento compatível com os aumentos de demanda, sem os investimentos adequados e fora do foco, aqueles que são aplicados. A cronologia dos principais eventos da crise corroboram a tragédia da má gestão do Governo e demonstra de forma clara a falta de coordenação entre as instituições que detêm competência legal para atuar no setor. Entre uma tragédia e outra — a de setembro do ano passado e a de 17 de julho deste ano —, o setor operou sem autoridade que exigisse o planejamento, a supervisão e o plano de contingência, indispensáveis para enfrentar a crise. Nenhuma solução foi apresentada nesse período, e o País ainda foi surpreendido pela atuação temerária da Diretora da ANAC, Denise Abreu, que operava sem qualquer preocupação com relação aos altos riscos inerentes à natureza do transporte aéreo. Também não demonstrou qualquer sentimento de pesar pelo*



sofrimento das famílias das vítimas da tragédia, e tudo fazia e fez para beneficiar as empresas aéreas, segundo as denúncias sobejamente comprovadas na imprensa.”

Em entrevista publicada na edição de hoje do jornal *O Estado de S. Paulo*, o Brigadeiro José Carlos Pereira, ex-Presidente da INFRAERO, declara: *“Faltou autoridade na crise aérea”*. E admite que a INFRAERO e a Aeronáutica podem ter cedido a outros interesses, diz o ex-Presidente, Brigadeiro José Carlos Pereira.

Em 3 de abril deste ano, o querido amigo falecido, Deputado Júlio Redecker, fez um alerta no plenário desta Câmara dos Deputados: *“Há vítimas, e há risco de novas vítimas”* — disse ele. O Deputado Redecker fez outros alertas, e não foi o único Parlamentar ou cidadão a fazê-lo. A má gestão do setor aéreo e não a fatalidade, como querem os responsáveis por essa tragédia, transformou-o em vítima do Vôo 3054. São fatos e razões objetivas que nos motivam a declarar inconformismo com os termos do relatório com que se pretende encerrar os trabalhos desta CPI. Não nos conformamos, absolutamente. É preciso que se restabeleçam a autoridade no setor de transporte aéreo sob novos planos de gestão e redefinições de papéis das instituições nele envolvidas. As irregularidades já apontadas pelo TCU nas operações da INFRAERO, o uso indevido do poder pela Diretoria da ANAC são fatos que evidenciam a necessidade do aprofundamento das investigações e a indispensável responsabilização de autoria de acordo com cada caso. Não cabem, portanto, quaisquer receios à apuração dos fatos nem a eventuais indiciamentos. Aliás, até merece uma pausa. Apenas os controladores de vôo e os 2 pilotos americanos foram indiciados ou pretendem ser indiciados pelo Relator. Infelizmente, apenas os controladores de vôo no Brasil. A corda, me parece, que estica e arrebenta do lado mais fraco. Onde estão os dirigentes responsáveis pela inércia, pela omissão e, em muitos casos, pela conivência com o descontrole das atividades, com o desvio de funções, com o caos aéreo instalado no País? E os 2 pilotos, cujo indiciamento é merecido. Mas, necessariamente, se transformará em um enorme desafio que esses indiciamentos se transformem em condenação aqui, no nosso País, com a presença desses 2 americanos. É cabível apenas o temor de todos de que a fragilização da CPI fortaleça o ambiente de impunidade que levou à crise no setor aéreo, trazendo intranqüilidade e luto às famílias, além de enormes prejuízos no Brasil. Por isso, as Oposições... Por isso, o relatório alternativo



apresentado pelo Deputado Gustavo Fruet; por isso, o relatório alternativo apresentado pelo Democratas. As Oposições, em síntese, estão insatisfeitas e inconformadas. Em que pesem as virtudes apresentadas no Relatório pelo eminente Relator Marco Maia, no sentido de estabelecer propostas futuras de controle, de gestão, de planejamento, de participação, sabemos que o ponto fulcral e essencial desta CPI é a possibilidade de indiciamento dos responsáveis. Muito tempo durou a Comissão nas apurações, nas investigações. Os senhores e as senhoras membros desta Comissão gastaram muito de suas energias, de suas inteligências, de seu tempo dedicando-se aqui, nesta Casa e neste plenário, à apuração dos fatos. E me parece ser um profundo e terrível desperdício dessa energia, dessa dedicação, dessa inteligência coletiva, no momento em que apenas os controladores e os 2 pilotos são indiciados. É um equívoco que, penso, ainda pode ser superado pelo eminente Relator, no sentido de buscar ampliar os indiciamentos, como bem falava o Deputado Mendes Thame. Indiciamento, porque há indícios, fortes indícios, profundos indícios e até provas concretas do envolvimento de dirigentes com a má gestão do setor aéreo.

Dito isso, Sr. Presidente, na qualidade de Líder da Minoria, venho manifestar, de um lado, parabéns à dedicação de todos, mas, sobretudo, falar por aqueles que querem o indiciamento ampliado, necessário à tranquilidade das famílias brasileiras.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Obrigado, Deputado Zenaldo.

Próximo orador inscrito, Deputado Vic Pires Franco, para encaminhar contrário. V.Exa. dispõe de 15 minutos, iniciando às 18h16min e terminando às 18h31min.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, Sr. Relator — aliás, não é o Relator que está aí, mas é como se estivesse.

Sr. Presidente, eu fiz um levantamento — aliás, eu não vou mentir; quem fez o levantamento foi o Deputado Gustavo Fruet. Ele fez um levantamento, mas me passou esse levantamento: de que toda a imprensa, depois que foi publicado esse relatório do eminente Relator — toda, literalmente toda, Deputado Zenaldo — foi contra esse relatório. A imprensa escrita, rádio, televisão, toda. Não teve um



jornalista na imprensa brasileira que publicasse uma notícia, uma matéria, enfim, um artigo favorável. Então, é o Brasil inteiro contra o relatório do Sr. Relator. Não é só este Deputado, não é só a Oposição, não é só o PSDB, o Democratas, o PSOL, enfim, os Deputados da base — da base, não; é, da base de oposição ao Governo.

Eu estava vendo o último capítulo da novela *Paraíso Tropical*, Presidente, na sexta-feira, e fiquei pensando: “*Escapamos dessa, Deputado Zenaldo*”. O autor da novela, Gilberto Braga, preferiu lá sexo, mentiras e videoteipes do Senado do que a nossa CPI. Ele colocou lá a CPI funcionando, aquele desgaste total para a Casa, para o Congresso, o que não deixa de ser um desgaste para nós, Parlamentares, eis que nós fomos ali ridicularizados diante do Brasil inteiro, como se aqui tudo acabasse em *pizza*, tudo acabasse na mais perfeita desordem. E esta CPI, hoje, caminha para isso. Nós estaremos saindo desta CPI, Sr. Presidente, menores do que quando nós entramos, se nós aprovamos o relatório do Sr. Relator, sem que se façam as devidas modificações. O autor, o Relator — o Deputado Zenaldo foi muito claro aqui — estourou a corda para os menores. Neste relatório de seiscentas e tantas páginas, depois de 5 meses trabalhando em cima desse assunto, que foi essa crise aérea, o Relator conseguiu, Deputado Zenaldo, indiciar 5 pobres coitados — 5 que tiverem a sua parcela de culpa. Mas só 5 controladores de vôo neste Brasil inteiro foram atingidos de morte pelo relatório! Não é o que ele dizia uma semana antes. Ele batia no peito, e era o grande herói. Porque todos nós esperávamos que ele fosse indiciar toda a diretoria da ANAC. Mas não. Todos os grandes ficaram de fora. Ele indiciou os 5, e indiciou uma miragem. Ele indiciou uma miragem: indiciou os 2 comandantes do Legacy. É mais fácil o Papa mudar para o Brasil e morar aqui, do que esses 2 meliantes aparecerem aqui para prestar qualquer tipo de depoimento ou qualquer tipo de prestação de contas à Justiça brasileira. Não vêm! Então, esse relatório vai acabar atingindo de morte 5 controladores de vôo.

Cadê o PT? Cadê esse PT maravilhoso que defendia os trabalhadores, Deputado Pepe Vargas? Onde está esse PT? Dizer que aqui há um jogo político!? Não há jogo político! O que há hoje aqui é uma defesa, feita por nós, da Oposição, das vítimas lá da sua terra, dos familiares de todos esses que morreram nesses 2 acidentes, ao que o Relator, ó, virou as costas. Eu não acredito que V.Exa. vai virar, não acredito que vocês vão virar as costas. Não existe briga política aqui.



Hoje, Deputada Solange, não deveria haver Oposição e Governo. Hoje deveria haver uma CPI para dar conta a este País e a esta sociedade que nós fizemos alguma coisa e que valeram a pena esses 5 meses. Eu sinto vergonha de sair hoje daqui com esse relatório sendo aprovado, o do Sr. Relator. Vergonha! vergonha! E como eu fiquei acostumado aqui, nesta CPI, a trazer documentos sigilosos, documentos importantes — que esta CPI não teve a coragem de buscar. Não digo todos...

Eu fiquei pensando aqui, Deputado Zenaldo: o Relator, aqui, quando leu o seu relatório, teve a coragem de dizer aqui, claramente, que ele não tinha elementos para indiciar as pessoas porque ele não teve tempo para ouvir todo o mundo, porque nem todo o mundo veio aqui. Ele votou contra — eu vou dar só um exemplo — o Dr. Lucas Furtado, do TCU. O Relator, acreditem, votou contra a vinda dele aqui, que poderia esclarecer muitas coisas. Então, o que eu acho que teve foi o famoso jeitinho. Jeitinho! Deu-se um jeitinho. Precisou de um final de semana para o Relator Marco Maia fazer o famoso jeitinho brasileiro: o jeitinho de atender ao Governo, o jeitinho de encobrir os atos libidinosos da ANAC... libidinosos da ANAC! Encobriu. Colocou tudo para debaixo do tapete para encobrir os atos da INFRAERO, que estão lá no TCU. Mas ele disse que não tinha indício. Indiciamento — o Relator tem que colocar na cabeça — é indício, gente! Indício! Se há indício, vamos investigar. Pista? Indicia, manda para o Ministério Público, e que ele que faça a denúncia ou não. Era assim que vocês faziam no PT. Vocês olhavam para nós, indiciavam. Olhavam outra vez e indiciavam. E agora? Cadê esse PT? Onde está esse PT, meu Deus? Onde está? O Deputado está rindo, mas está dizendo assim: *“Pior é que o Deputado Vic é maluco, mas tem razão. Cheio de razão!”* Nós não podíamos andar nesse corredor, porque: *“Indicia! Indicia!”*. Aí, agora, estão todos os 40 lá, todos pendurados lá no Supremo. E nós aqui. Eu disse: o problema do PT é que o PT achava que podia fazer o que nós fizemos um dia, no passado. Está aí, ó! Deu no que deu.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Exatamente! Pronto! Me corrigiu. Obrigado.



Então, é no que deu. Mas eu não quero entrar nesse setor. Vamos voltar aqui para o nosso assunto aqui, que é mais importante. Então, é o famoso jeitinho. O Brasil do jeitinho é o jeitinho do PT de governar — do PT e do seu Governo. Chamaram o Relator, na calada da noite, sexta-feira: *“Relator, vem cá, acaba com essa tua história. Acaba de dar uma de herói, que não vai dar certo conosco. Te enquadra! Você votou, até hoje, 100% com o PT e com o Governo, e não vai mudar, vai votar 100%. Tira a Denise, tira Zuanazzi, tira fulano e tira fulano, e deixa só os 5”*.

Cinco controladores de vôo, que ganham 1 mil reais. A Dra. Denise vai continuar fumando charuto; o Dr. Zuanazzi continua fazendo a palhaçada que faz com um Ministro da Defesa! Porque, parece, é só lero-lero até agora. Não conseguiu demitir o Milton Zuanazzi.

Então, eu acho que nós vamos ter que escolher: *Pizza* a Zuanazzi ou *Pizza* a Marco Maia. Mas que vai ser *pizza*, vai — não tem outro jeito. Porque achar aqui, Deputado Gustavo Fruet, Deputado Macris, Deputado Thame, que nós vamos aprovar esse voto em separado, é acreditar em Papai Noel, literalmente. Então, como eu trouxe todos os documentos sigilosos, eu precisava ter a cereja para botar no bolo. Então, eu trouxe hoje, aqui, um documento quentinho, que saiu lá da nossa ANAC, Deputado Pepe Vargas. Está aqui: Comissão de Sindicância da ANAC. Quente, quente, quente! Acabou de sair do forno! Mas é uma pizza! É a sindicância que foi feita para investigar a tal da IS. Todo o mundo já sabe aqui que não adianta essa sopa de letrinhas. Está aqui. Foi feita uma sindicância.

Na página 30 dessa sindicância... A sindicância começa assim, mas eu tenho que assumir os meus atos. *“A sindicância tramitará em caráter sigiloso”*. Está aqui. Saiu dia 1º de outubro. Dia 1º.

É um colocando no outro, para ser o mais elegante possível. Dona Denise coloca no Dr. Paulo, que veio aqui; outro coloca noutro, noutro, e, no final das contas, a Comissão de Sindicância diz assim: *“Ninguém é culpado.”* Ninguém é culpado, não tem indício nenhum. Página 30.

Vamos lá: página 30. Um pouquinho de paciência para eu procurar essa página 30. Deixa eu procurar se é página 30 mesmo. É página 30:

“Do exposto, após análise das provas testemunhais e documentais, constantes dos autos desta Sindicância,



não se vislumbrou sequer indícios de responsabilidade dos servidores desta Agência na junta de um documento, sem validade lega....”

E aqui, Sr. Presidente, eu grifei alguns trechos. Está aqui. Eu mandei tirar xerox. Tem 30 xerox aqui para quem quiser, para os Srs. Deputados também.

Eis o trecho:

“O documento foi inserido no portal em 31/01/2007, no entanto, não foi utilizado pela ANAC em nenhuma das oportunidades em que se manifestou em juízo, nos autos da Ação Civil Pública, promovida pelo Ministério Público Federal...”

Aí vem:

“Em seu depoimento, a ex-Diretora Denise Abreu negou” — negou! — “ter determinado a inserção da IS no portal da ANAC e afirmou dela não ter tomado conhecimento.”

É a aeromoça da TAM verdadeira aqui, mesmo! Não sabia de nada! A boazinha! Ela que mandou! Está aqui o Dr. Schittini dizendo que ela que mandou; o procurador público federal disse aqui que ela mandou, mas ela disse o seguinte:

“Que não tinha conhecimento da proposta de IS, só vindo a tê-lo durante o seu depoimento em uma das comissões parlamentares de inquérito instaladas...”

Vai ser mentirosa assim no raio que o parta, essa Dra. Denise! E ela não vai ser indiciada! Mas os controladores de vôo parece que acordaram cedo, no dia do acidente, e disseram assim, escovando o dente, Deputado Zenaldo: *“Hoje eu vou derrubar um avião”*. Parece! São indiciados! *“Hoje eu vou derrubar um avião”*. Escovando o dente. E saiu para trabalhar e buf! Derrubou. Fizeram. Aí, no outro: *“Vou derrubar outro.”* São esses os bandidos da República! Não existe mais bandido!

Ela chegou aqui e disse para nós que teve conhecimento. Ela deu uma entrevista à *Folha de S.Paulo* 1 mês, aliás, 4 meses antes, dizendo que a IS valia e



tal e pá-pá-pá, pá-pá-pá, pá-pá-pá. E a bonitinha vai lá na Comissão de Sindicância e diz: *"Eu não sei. Não sei de nada. Ninguém viu."*

Aí vem aqui:

"Cumpro destacar que," — uma coisa que nós, os bestões, aqui, não sabíamos — "no dia 31 de janeiro de 2007, a ex-Diretora Denise Abreu estava no exercício da Presidência da ANAC".

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Dois minutos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois não.

O Dr. Henrique Gabriel, que dizem que é o Primeiro-Ministro da ANAC, levado por ela, *"o qual afirmou que só tomou conhecimento da proposta de IS em agosto de 2007" — agosto de 2007! — "e que aquele documento jamais fora levado à apreciação da Diretoria Colegiada".*

Dr. Paulo veio aqui e disse para nós com a maior cara lavada: *"Deputado Zenaldo, eu tenho 90% de certeza de que eu entreguei na mão do Dr. Henrique Gabriel".* E o Dr. Henrique Gabriel diz que só foi tomar conhecimento pela televisão, em agosto.

E os bestalhões aqui acreditando! É uma coisa de louco!

E aí? Agora, que o Sr. Relator chegou, olhando nos olhos. Olhos nos olhos: o que o senhor vai fazer? O senhor estava em outro lugar, não ouviu. Eu estou aqui com a Comissão de Sindicância que saiu. Quentinha, Relator! Está aqui, quentinha! Saiu agora. É uma pizza igual ao seu relatório: pizza à Zuanazzi contra a pizza Marco Maia.

Olhando nos seus olhos, eu quero lhe fazer uma pergunta. O senhor vai depois ter resposta para acabar comigo, aí, porque o senhor é o último a falar. Não tem problema. Mas será que o senhor vai chegar à sua terra, lá no Rio Grande — acabou o tempo? Não, ainda tenho tempo. Já é para acabar? Um minuto. —, e vai olhar para o seu povo lá, para as famílias, para os familiares que perderam aquele horror de gente, e dizer o seguinte: *"Gente, eu indiquei 5 controladores de vôo! Dra. Denise não tem indício, Dr. Fulano não tem indício, Dr. Lucas Furtado, eu fui contra a vinda dele na CPI, porque é um bestalhão. Não tinha nada para falar aqui."* É esse relatório que nós vamos aprovar hoje?



Então, já que não deu em nada aqui, Sr. Presidente, eu quero encerrar pedindo encarecidamente aos Srs. Deputados que assinem junto comigo a CPI da VARIG, para ver se a gente consegue salvar a pele deste Congresso Nacional, indo de encontro, ou ao encontro — já que a gente só vai de encontro à opinião pública — ao encontro da opinião pública.

Então, eu peço publicamente que o Relator, que é do Rio Grande, onde nasceu essa grande VARIG, possa assinar este pedido de CPI. Eu vou levantar agora e vou pedir a sua assinatura para que o senhor possa participar, enfim, dessa CPI.

Eu agradeço. Encerro as minhas palavras e coloco à disposição esse relatório dessa Comissão de Sindicância para todos os Srs. Deputados aqui presentes.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Vic. Quero dizer que já atendi ao pedido de V.Exa. e já assinei o seu pedido de CPI.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quero deixar registrado isso, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O próximo orador inscrito é o Deputado Dr. Ubiali.

V.Exa. dispõe de 15 minutos, iniciando às 18h32min até as 18h47min.

O Relator, ao fim, terá o tempo para poder esclarecer e contestar aquilo que lhe convier.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Relator, na minha participação aqui na CPI, todas as vezes em que eu usei a palavra eu tentei ser muito breve. Desta vez não serei diferente, porque ficar repetindo aqui o que já foi dito seria uma perda de tempo, e acho que o tempo é precioso.

Mas eu não poderia passar despercebido e deixar passar despercebido a importância que eu vejo que teve esta CPI, inclusive com os relatórios apresentados tanto pelo Deputado Marco Maia como pela Oposição. Todos os 2, somados, trazem muitas informações importantes.

Acho que a CPI atingiu todos os seus objetivos. A CPI se pautou, fez uma programação de ação, seguiu essa programação de ação. Não houve, em nenhum momento, no meu entender, obstrução para qualquer coisa que fosse. Foram



ouvidas as pessoas que se propunham a ser ouvidas. Naturalmente, não foram ouvidas todas, como diz no relatório apresentado pelo PSB, que eu tive a oportunidade de dar uma lida, até porque tinha requerimento demais. Foi uma das características que eu observei nesta CPI — é a minha primeira CPI que eu participo —, mas o número de requerimentos era tanto que era quase que impossível ter ouvido todo o mundo, a não ser que estendesse o tempo de duração da CPI. Entretanto, acredito que as pessoas mais importantes foram, sim, ouvidas.

E hoje toda a Nação brasileira tem uma idéia daquilo que aconteceu realmente com o problema do caos aéreo — que vinha, sim, antes do acidente com o Legacy e o Boeing da Gol, de fato, se preparando para acontecer. Vários foram os relatórios que determinavam ou avisavam que haveria esse complicador do nosso tráfego aéreo, piorando, ainda, porque esse complicador se acentuava muito mais com o crescimento do nosso transporte e com o objetivo primeiro das companhias aéreas de ter uma demanda de passageiros e, conseqüentemente, de lucro como objetivo principal do seu negócio — que é o objetivo do negócio deles.

Falharam, sim, em vários momentos, os órgãos tidos como controladores. Isso ficou bem claro, e acho que o nosso Relator deixa isso claro também no seu relatório. Ele não omite isso. Ele diz que as falhas se sucederam. E a pior falha que ele relata é a da falta de planejamento, de investimento ao longo do tempo.

Nesse sentido, eu queria parabenizar o Deputado Marco Maia pela conclusão do seu relatório e dizer que eu me sinto contemplado na ação da CPI, uma vez que ela buscou esclarecer tudo.

Quanto a indiciamento ou não indiciamento das pessoas, eu acredito que isso agora é do Ministério Público e acredito que todas as informações aqui colhidas foram de conhecimento público. Uma das características desta CPI foi dar transparência a tudo o que foi feito aqui. Todos os relatórios foram acompanhados pela imprensa. Então, todos os dados estão disponíveis: estão ou no relatório, ou nos Anais da CPI.

Portanto, há material suficiente para qualquer ação que qualquer área da Justiça queira fazer, que não necessariamente tem que ser de uma iniciativa de qualquer Deputado ou da própria CPI.



Quero, portanto, dizer, Deputado Marco Maia, que aprovo o seu relatório na forma como está. Fiz algumas sugestões de acrescentar alguns dados que acho que passaram despercebidos, como outros tantos vão passar, até porque o relatório do volume que acabou sendo produzido por sua assessoria e pela assessoria da CPI poderia e deixaria mesmo de ter alguns dados, o que é absolutamente normal.

Quero dizer, portanto, que estou favorável a seu relatório e tem o meu apoio.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Dr. Ubiali.

Restam 2 oradores inscritos aqui, que estão presentes e vão falar, um contra e um a favor. Deputada Solange Amaral e Deputado Edson Santos serão os 2 últimos oradores para discussão.

Vamos tentar cumprir o nosso entendimento de procedimentos que foi feito para que, às 19h, nós possamos encerrar o processo de discussão e, na medida em que haja espaço na Ordem do Dia, possa se proceder à votação.

Então, todos os que se inscreveram puderam discutir. Não houve nenhum cerceamento de qualquer tipo de discussão. E vamos cumprir com os 2 últimos que estão faltando.

Deputada Solange Amaral, V.Exa. tem a palavra por até 15 minutos, até as 18h52min.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Sr. Presidente, Srs. Deputados, é claro que o relatório do eminente Relator, Deputado Marco Maia, é um relatório governista. Mas é importante que se diga, falando em relação à minha cidade, ao Rio de Janeiro, que eu tive oportunidade de aprovar aqui na CPI requerimento para diligências locais em 2 aeroportos muito importantes da cidade do Rio de Janeiro. A CPI esteve no Aeroporto Tom Jobim verificando ainda a sua ociosidade e a necessidade de investimento e de realização das obras previstas no Aeroporto Tom Jobim. Isso está contemplado no relatório do Deputado Marco Maia. Da mesma forma, uma diligência num aeroclube importantíssimo no Rio de Janeiro, o Aeroporto de Jacarepaguá, que vinha vivendo um momento de crise porque algumas empresas insistiam em querer aprovar ali linhas regulares e comerciais, pontes aéreas, num aeroporto muito pequeno que não poderia absorver isso.



A CPI esteve no aeroporto junto com moradores, com síndicos da área da Barra da Tijuca, e vimos que é impossível que se contribua para tentar criar ali um Congonhas II, no futuro, cercado de prédios e com uma alta ação de vôos regulares.

A ANAC, a INFRAERO e também a CPI constaram que não é possível fazer ali linha comercial de vôos regulares. Isso também está contemplado no relatório do Deputado Marco Maia.

Meu partido está apresentando um voto em separado, e nós temos diversas questões divergentes do relatório final desta CPI. Agora, é importante ter claro que foi a existência da CPI, que o Governo não queria no início, foi ela, foi porque estamos aqui, o Congresso Nacional e os diversos Deputados, de diversos partidos, que mudou o Ministro da Defesa, que caiu a Diretoria da ANAC, que mudou a Diretoria da INFRAERO. É por isso: porque o Congresso Nacional, a Câmara dos Deputados, cobrou e apresentou fatos graves e importantes.

Claro, nada disso vai trazer de volta a vida das pessoas, a dor das famílias que vivem a questão dos 2 gravíssimos desastres aéreos que vitimaram até um brilhante colega nosso, o Deputado Júlio Redecker.

Mas, Sr. Presidente, por conta disso, eu quero deixar claro aqui que, embora concordemos em parte com algumas questões do relatório do Deputado Marco Maia, meu partido, o Democratas, reconhece a inclusão de questões importantes do Rio de Janeiro, especialmente da minha cidade, que me elegeu — e por isso estou aqui —, mas temos um voto em separado, apresentado e elaborado pela nossa assessoria.

Portanto, Sr. Presidente, quero deixar claro que esse final, em que não se indicia nenhum responsável da ANAC, eu acho que não é um resultado que atenda a ninguém que está acompanhando os fatos.

Quero deixar isso claro, torcer para que o Ministério Público possa indiciar e arrolar as pessoas que de verdade se omitiram, como ficou patente aqui — as empresas é que mandavam na ANAC, isso ficou claro, e não o interesse público —, reiterar que vamos votar em separado, o voto do nosso partido, o Democratas, mas reconhecendo que muitas das demandas da questão do transporte aéreo do meu Estado, do Rio de Janeiro, da minha cidade, estão aqui contempladas no relatório final do Deputado Marco Maia.



Mas nós, do Democratas, vamos apresentar um voto em separado que, aí, sim, tem a plenitude do que o trabalho dos Deputados do Democratas apresentou, acompanhou e realizou aqui nesta CPI.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agradecendo a participação da nobre Deputada Solange Amaral, vamos ao próximo inscrito.

Para falar a favor, o nobre Edson Santos, do PT do Rio de Janeiro.

O SR. DEPUTADO EDSON SANTOS - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, ser o último a falar sobre o relatório apresentado pelo Deputado Marco Maia à Comissão Parlamentar de Inquérito nos leva, certamente, a cometer algumas repetições aqui, o que dispensaria esta intervenção.

No entanto, a Oposição exagerou em sua busca de desqualificar o relatório do Deputado Marco Maia, a começar pelo voto em separado da bancada do PSDB, que chega ao cúmulo de recomendar que o assessor da Presidência da República Marco Aurélio Garcia seja indiciado por atentado violento ao pudor.

Parece que voltamos aos tempos da defesa intransigente da moral e dos bons costumes, sem levar em conta a época em que vivemos, onde, no teatro, na televisão, as pessoas extravasam suas emoções de forma não convencional.

E acredito mesmo que o Deputado Gustavo Fruet, em algum momento, tenha se emocionado até o ponto de fugir ao convencionalismo do comportamento de qualquer cidadão. Eu acho um exagero, o que mostra a tentativa exacerbada da Oposição no sentido de buscar problema onde não tem.

O Deputado Vic Pires chega ao extremo, ao absurdo. S.Exa., num arroubo midiático, busca atingir o Partido dos Trabalhadores, querendo saber onde está o PT.

O PT está governando o Brasil, Deputado. O Governo do PT, com seus devidos aliados, está buscando repor no Brasil e oferecer ao povo brasileiro aquilo que o seu Governo e o seu partido não tiveram competência de fazer, porque deixaram este País em uma situação de falência, que nos levou ao absurdo de ter que, durante o período em que o seu partido e o PSDB governaram este País, nós fôssemos por 3 vezes ao Fundo Monetário Internacional para poder fechar as contas públicas no País.



E, quanto à questão de escândalo, eu estou ansioso para o Sr. Cacciola vir aqui, chegar ao Brasil e contar tudo o que sabe. Aí nós veremos efetivamente aqueles que promoveram prejuízos à Nação, aqueles que, de uma forma deliberada, trataram a coisa pública de acordo com interesse privado.

Seria dispensável fazer essa intervenção aqui, não fosse o exagero, volto a dizer, da Oposição na sua busca de desqualificar o relatório apresentado pelo Deputado Marco Maia.

Sobre o tema da crise aérea, é evidente que há questões em que o Governo e a sociedade devem se debruçar no sentido de melhorar a qualidade do serviço oferecido à população, e, nesse sentido, o aumento da demanda, aliado à falência de várias empresas — e grandes empresas: a VARIG, a VASP, a Transbrasil —, deixaram uma lacuna difícil de ser preenchida por esse duopólio representado hoje pela empresa TAM e pela empresa Gol, e qualquer problema que haja na operação dessas empresas acarreta sofrimentos constantes à população que utiliza esse serviço.

Quero dizer que é evidente que o acidente da Gol e o acidente da TAM, principalmente o acidente da Gol, que deflagrou toda essa discussão aqui na Câmara e que merece da nossa parte, eu creio, uma análise que aponta alguns indícios do que efetivamente ocorreu. Mas um acidente aéreo exige um exame técnico, do ponto de vista de se tirar ensinamentos do fato ocorrido para que eles não voltem a acontecer. Um deles foi a questão do reverso, que, a partir do evento do acidente da TAM, não poderá ser pinado no uso da aviação, principalmente no aeroporto de Congonhas.

Agora, as causas múltiplas que levaram tanto ao acidente da Gol como ao acidente da TAM requerem uma paciência para que os órgãos competentes possam efetivamente produzir um relatório que sirva aos órgãos que operam o setor aéreo no Brasil, e também às empresas fabricantes de aviões, que certamente se servirão desses relatórios para poderem aperfeiçoar seus produtos.

Então, eu queria ressaltar esse aspecto do comportamento da Oposição referente ao relatório do Deputado Marco Maia, cuja aprovação eu defendo.

Quero ressaltar inclusive que a Deputada Solange Amaral, numa demonstração de que a condução dos trabalhos desta Comissão permitiu aos



Deputados da Oposição realizarem os trabalhos de investigação, as visitas, as perícias que S.Exas. consideravam importantes — e efetivamente são importantes — para enriquecer o relatório da Comissões Parlamentares de Inquérito.

A saber, nós fizemos uma visita ao aeroporto do Galeão, que é o Aeroporto Internacional Tom Jobim, e ao Aeroporto de Jacarepaguá. E, com certeza, tanto o Dr. Ubiali quanto a Deputada Solange Amaral apresentaram uma série de providências e de medidas que serão incorporadas ao relatório do Deputado Marco Maia.

No entanto, me causa espécie não ter sido incluído nesse relatório de visita um problema gravíssimo no Aeroporto de Jacarepaguá, porque está sendo construído um hospital de 7 andares na cabeceira da pista do hospital de Jacarepaguá, fato que foi tratado nessa visita com a população, com os funcionários da INFRAERO. Nós questionamos os funcionários da INFRAERO e da ANAC sobre a autorização para a construção daquele equipamento, e a informação que nos foi prestada é que tanto o Comando Aéreo deu parecer contrário à instalação daquele hospital naquele local como a INFRAERO também posicionou-se contrária, tendo inclusive a Procuradoria-Geral da República entrado com uma ação pedindo a interdição da obra.

E olha, Sr. Presidente, que essa obra está na terceira laje, já causando preocupação às pessoas que operam aquele aeroporto, porque é um aeroporto que serve à *offshore* da PETROBRAS Bacia de Campos e tem um volume grande de trânsito de helicópteros e também para táxi aéreo. E já há preocupação dos operadores daquele aeroporto quanto à construção desse hospital.

Eu perguntei ao Dr. Ubiali o porquê que esse elemento importante da segurança do voo do Aeroporto de Jacarepaguá não foi incluído no relatório da Comissão que foi designada para acompanhar a visita ao Aeroporto de Jacarepaguá.

Tendo em vista a sua não-existência, eu estou apresentando aqui uma emenda ao relatório da CPI, pedindo a interdição — já está interditado, mas a empresa continua com a obra. A obra está na terceira laje, e a idéia é o hospital ter 7 andares. Mesmo com a Procuradoria-Geral da República tendo ganho uma liminar pedindo a interdição da obra, a empresa continua. E a autorização da Prefeitura da



cidade do Rio de Janeiro. Parece-me que a Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro tem um comportamento totalmente diverso da Prefeitura de São Paulo, que pediu a interdição de um hotel que estava sendo construído na cabeceira do Aeroporto de Congonhas.

Então, me causa espécie, Sr. Presidente, a não-inclusão desse elemento no relatório apresentado a esta CPI, e eu estou pedindo a sua inclusão, emendando o relatório apresentado tanto pelo Dr. Ubiali como pela Deputada Solange Amaral.

E cabe dizer que o Aeroporto de Jacarepaguá está em uma área onde há um interesse imobiliário muito grande. Então, pode haver, por vias transversas, um interesse em se inviabilizar aquele equipamento enquanto aeroporto, para a sua ocupação por setores ligados à indústria imobiliária da cidade do Rio de Janeiro.

Então, eu queria finalizar, solicitando a inclusão desse elemento importante no relatório da Comissão, que é exatamente o pedido da interdição e da demolição daquele hospital que está sendo construído por um grupo chamado Bosque Medical Center e que já foi comprado pela empresa AMIL e que é, vai ser, primeiro para quem utilizar aquele hospital. O hospital está no nível 1 de ruído do aeroporto. Então, o paciente que for utilizar aquele hospital vai ter transtornos imensos na sua permanência ali. E, segundo, pela segurança dos usuários do Aeroporto de Jacarepaguá.

Daí, Sr. Deputado Marco Maia, a nossa solicitação de inclusão desse elemento no relatório elaborado por V.Exa.

No tocante ao geral, o nosso voto é favorável à sua aprovação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agradeço a participação do Deputado Edson Santos.

Não havendo mais oradores inscritos, vamos, então, dar por encerrada a discussão do relatório e, incontinenti, passar a palavra ao Relator, nobre Deputado Marco Maia, para réplica, pelo prazo de 20 minutos. É o primeiro e último prazo que estou dando aqui ao nosso Relator. (*Risos*)

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - De até 20 minutos, não é, Sr. Presidente?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, pela ordem.



O senhor poderia abrir o tempo, como o senhor sempre fez, para o Relator, porque eu acho que ele deve ter muito... Acho que 20 minutos é... Todos nós aqui falamos 15 minutos, mas ele deve ter muito mais informações para dar. Eu acho que o senhor poderia, hoje, liberar o tempo para o nosso Relator para que ele possa...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O Relator sempre teve o tempo liberado. Hoje é que ele está tabelado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A única vez que limito o tempo dele...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois, então. Era a única vez que o senhor deveria não limitar. Aí, o senhor está limitando. Então, eu acho que, se o senhor pudesse...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - A limitação do Relator é até a gente ter condições de iniciar a votação. (Risos.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então é bom que ele fique falando até umas 10h, que é a hora em que nós vamos votar aqui.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Gustavo Fruet.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Só para pedir esclarecimento, Presidente.

Como é que se dará o procedimento, se o plenário está na Ordem do Dia. Nós poderemos, entre a sessão que termina às 20h e a próxima, fazer a votação?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Essa é a intenção. Nós não poderemos votar o relatório concomitante à Ordem do Dia. Ainda tem mais uma votação para ser efetuada, e a sessão poderá cair e terminar antes das 8h, quando, então, será convocada uma sessão extraordinária sem Ordem do Dia imediatamente. Então, nesse intervalo, quero que V.Exas. fiquem todos atentos para, na hora que terminar a votação e encerrar essa sessão, correremos para cá e fazermos a votação.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas nós podemos votar com a outra sessão, antes da Ordem do Dia.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Exatamente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não tem problema nenhum.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sem problema. Não podemos votar é junto com a Ordem do Dia.

Então, com a palavra o nosso nobre Relator, Marco Maia, pelo tempo de sempre.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pelo tempo de sempre. Está bom. Obrigado, Presidente.

Eu vou procurar ser o mais rápido possível.

Primeiro, queria afirmar aqui a V.Exas. que não utilizarei do meu tempo para fazer debate político, pela responsabilidade que me cabe enquanto Relator desta CPI e também pela tranqüilidade com a qual sempre trabalhei, durante esses últimos 5 meses, todos os temas relacionados a esta CPI.

Quero dizer a V.Exas. que em nenhum momento da CPI, nesses últimos 5 meses, eu me utilizei da minha função ou do meu posto de Relator para emitir opinião política sobre as questões, ou sobre os temas ou sobre os debates que foram realizados nessa CPI. A minha preocupação sempre foi a de que nós pudssemos produzir, a partir desta CPI, um relatório técnico, baseado naquilo que é o foco desta CPI, e que pudesse ser um instrumento para contribuir com a superação da crise vivida no setor aéreo nacional, principalmente, relacionado à aviação civil.

É óbvio que eu tenho as minhas impressões políticas sobre a crise, sobre suas origens e sobre as responsabilidades de cada um dos entes públicos com esta crise. É óbvio que tenho a minha reflexão sobre os verdadeiros fatores que contribuíram, por mais ou menos, com a efetivação desta crise. Agora, eu quero afirmar a cada um e a cada uma de V.Exas., Deputados e Deputadas, que, na elaboração deste relatório, e durante todo o curso da CPI, procurei fazer uma análise sobre todos os temas e sobre todos os dados que aqui foram trazidos, com a maior profundidade possível e levando em consideração as questões técnicas que foram debatidas e trazidas nesta CPI.

Então, eu queria, com esta frase, ou com esta introdução, Sras. e Srs. Deputadas e Deputados, dizer aqui da minha tranqüilidade de, a partir de agora, tentar abordar cada um dos temas que foram trazidos por V.Exas. aqui neste debate que nós fizemos em relação ao relatório final.



Quero dizer que eu faço isso, mais uma vez, desprovido dos vícios da política, desprovido dos vícios da minha condição política, enquanto Deputado do Partido dos Trabalhadores, um Deputado do Governo, um Deputado que defende o Presidente Lula e que acha e que entende que este Presidente está fazendo um trabalho excelente para a recuperação política, econômica e social do País.

Quero afirmar a todos vocês que, ao produzir este relatório, em nenhum momento, o produzi olhando para essas convicções políticas enquanto um Deputado do PT, enquanto um Deputado do Governo, enquanto um Deputado que defende o Governo do Presidente Lula.

A Deputada Luciana Genro levantou, aqui, na sua fala, várias questões relativas ao relatório, mas se centrou prioritariamente nas questões voltadas aos controladores.

Quero dizer a V.Exa., Deputada Luciana Genro, que, no relatório, eu tive a preocupação primeira de não criminalizar os controladores de vôo pela crise vivida no setor aéreo brasileiro. E eu separei isto do acidente envolvendo o avião da Gol, que, na minha avaliação, é uma investigação específica que nós fizemos. Nós analisamos o acidente envolvendo o avião da Gol e entramos com profundidade nas suas especificidades, naquilo que foi determinante para a ocorrência do acidente, naquilo que foi preponderante para a ocorrência daquele acidente e naquilo que foi levantado, por todos nós aqui, mas, principalmente, por este Relator, como o fator principal que levou à existência daquele acidente.

Eu quero deixar muito claro aqui que, na minha avaliação, é verdade que os controladores de vôo tiveram uma responsabilidade; é verdade que os controladores de vôo acabaram acumulando um conjunto de procedimentos durante a ocorrência daquele acidente que contribuiu para aquele acidente. Acho que nenhum de nós pode negar isto. Agora, também é verdade — e eu tenho afirmado isto de forma muito categórica — que a principal responsabilidade pela ocorrência daquele acidente é dos pilotos do jato Legacy, por 2 grandes motivos.

Primeiro, porque eles tinham uma consciência situacional extremamente baixa em relação àquele vôo. E, segundo, porque eles desligaram, na minha avaliação, o *transponder*, o que ocasionou a quebra da bolha de segurança entre as 2 aeronaves e levou àquele acidente. Portanto, se o *transponder* do avião estivesse



ligado, o TCAS estaria ligado e, portanto, não teríamos a ocorrência do acidente, mesmo com as possíveis falhas que podem ter sido cometidas pelos controladores de vôo.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - E ainda saiu da frequência.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E ainda estavam em frequência errada e outras mais que nós podemos aqui acumular.

Então, eu não tenho nenhum problema com isso. Se lerem o relatório todo, V.Exas. inclusive vão notar que eu não trato o tema da crise aérea como sendo um problema dos controladores de vôo. Eu não digo em nenhum momento no relatório que a crise aérea aconteceu porque os controladores de vôo fizeram movimentos reivindicatórios ou porque os controladores de vôo tiveram algum tipo de comportamento inadequado para a sua atividade ou para a sua função enquanto controladores de vôo e pela especificidade da profissão e da função de controladores de vôo.

Ao contrário, eu encerro o relatório falando sobre as questões que, na minha avaliação, são pertinentes em relação a este tema: é preciso melhorar a qualidade do serviço prestado pelos controladores de vôo; é preciso aumentar a sua formação e a sua qualificação; é preciso dar aos controladores de vôo uma remuneração adequada. E eu vou mais longe do que isso, e inclusive digo no relatório que é preciso dar a remuneração adequada aos militares, porque o Sistema de Controle do Espaço Aéreo não é apenas responsabilidade dos controladores; nós temos cerca de 14 mil pessoas, trabalhadores, militares, que se dedicam única e exclusivamente ao Sistema de Controle do Espaço Aéreo, nos radares, na manutenção, no serviço de controle aéreo, nas áreas adjacentes ao controle do espaço aéreo.

Então, eu deixo isto bem claro e digo inclusive que o Governo precisa investir na carreira DACTA e fazer com que essa carreira se transforme numa carreira efetivamente.

E vou mais além, dizendo que o Governo precisa imediatamente realizar concurso público para esta carreira, para permitir inclusive que os controladores de vôo que queiram migrar imediatamente para essa carreira possam fazê-lo com



tranqüilidade, inclusive em função da própria vontade desses controladores, que é a de se afastarem da carreira militar.

Queria só trazer este tema, porque senão passa a impressão, no relatório, de que nós estamos tratando o tema dos controladores como se eles fossem os responsáveis e os principais culpados pela crise aérea vivida no País. Não é verdade isto! Eu não trato isto no meu relatório, não abordo este tema, não falo sobre o motim de 30 de março ou sobre esses temas, porque não entendo que isso seja uma questão relevante para a crise vivida no setor aéreo nacional. Agora, são relevantes, sim, as condições de trabalho desses controladores de vôo, o salário que é pago a esses controladores de vôo, a forma como eles estão organizados, a carreira à qual eles estão submetidos.

Quero, na seqüência disso, Deputado Miguel Martini, dizer que, a partir do acordo formatado e formulado por todos aqui, nós estamos incorporando esta proposta sugerida por V.Exa. e tal de que, ao invés de nós planejarmos o processo de desmilitarização, afirmemos a desmilitarização como sendo uma questão importante e que se construa um processo a partir disso, porque essa desmilitarização não pode, na minha concepção e na minha avaliação, acontecer também de forma imediata; ela precisa se constituir a partir de um processo de construção, de análise e de efetivação, para que ela não traga problemas para o controle do espaço aéreo brasileiro.

Então, eu, no relatório, inclusive, Deputada Luciana Genro, falo sobre a escassez de controladores; eu trato sobre a necessidade de melhorar a formação dos controladores de vôo, inclusive na língua inglesa, que é uma das dificuldades que esta CPI diagnosticou, que enfrentou e que tratou durante todo este período.

Inclusive eu trato no relatório que a situação vivida hoje no Sistema de Controle do Espaço Aéreo não está apaziguada, não está ainda resolvida; ela foi amenizada, foi, digamos, contornada, mas ela precisa ainda ser tratada. E, portanto, proponho no relatório que se abra um canal de negociação permanente entre os controladores de vôo e o Governo, o Ministério da Defesa e a Aeronáutica, para poder tratar sobre todos esses temas que nós estamos trazendo no relatório e que abordamos durante todos os trabalhos realizados pela CPI.



Então, eu queria fazer esse grifo, Deputada Luciana Genro, porque senão passa a impressão de que este Relator achou ou apontou os controladores como sendo os principais responsáveis pela crise vivida no setor aéreo nacional. Não. O tema do acidente envolvendo o avião da Gol é um tema específico; ele trata da investigação feita naquele acidente, que colheu informações da Polícia Federal, do Ministério Público, do próprio CENIPA, enfim, informações que nós recolhemos *in loco* nas diligências que foram realizadas por esta CPI.

É claro que tem um tema aqui em que nós não temos acordo, que foi levantado pela Deputada Luciana Genro e, depois, pelo Deputado Ivan Valente, que é em relação ao que fazer com a ANAC, o que nós propomos para a estruturação da ANAC. Eu faço recomendações baseado naquilo que foi o debate e a discussão realizada pela Subcomissão, em que nós estamos propondo um novo caráter para a ANAC, em que a ANAC não participe mais da concessão e do planejamento estratégico do setor, mas que a ANAC se transforme numa agência de regulação de fato e fiscalização.

É claro que nós podemos discutir aqui a extinção das agências reguladoras, o que foi levantado. Agora, eu diria que isso nós temos que discutir e debater no marco do debate que está sendo feito nesta Casa sobre as agências reguladoras, que aí eu até tenho opiniões e posições em relação ao papel desempenhado pelas agências reguladoras. E nós vivemos no cotidiano dificuldades com as agências reguladoras neste País, não só com a ANAC, mas com a ANEEL, com a ANATEL, com a Agência das Águas e com tantas outras agências reguladoras. Mas, neste caso específico, nós estamos propondo no relatório uma mudança no perfil e na concepção de funcionamento da ANAC, para que ela possa se dedicar exclusivamente à regulação e à fiscalização.

Eu acho que é uma posição mediana, que não vai nem na posição de manter a ANAC do jeito que estava, como alguns Parlamentares aqui expressaram posição em mantê-la, nem na posição de acabar com a ANAC, mas faz a mediação, inclusive com uma agência reguladora, que se constituiu há 1 ano. E portanto, ela precisa, em alguma medida, ainda cumprir um papel na aviação civil brasileira e nacional.



O tema da pista, que foi levantado ainda por V.Sa. como fator contribuinte ao acidente. Logo no início, fui, junto com V.Exa., ao aeroporto, logo no dia após ao acidente do dia 17 de julho. Ao ir à pista, esse diálogo sobre a importância da pista no acidente estava colocado. Era uma questão que nós estávamos analisando. O problema é que no processo de investigação que nós fomos realizando e que foi produzido, a pista foi cada vez mais se afastando como sendo um fator determinante para a realização daquele acidente.

O relatório produzido pelo Coronel Junqueira dá conta não de que a pista tenha sido determinante ou o fato de ela estar molhada ou o fato do *grooving* ou o fato de ela ter sido construída tenha sido determinante. Ele diz o seguinte: que para a aeronave parar naquele aeroporto ou naquela condição, ela precisaria ter ainda mais mil e 200 metros de pista, ou melhor, mais 2.200 metros de pista para que pudesse paralisá-lo. Então, é óbvio que ele, ao fazer essa afirmação, está dizendo que o fato de aquela pista ser uma pista curta — e aí afirmo também — e o fato daquele aeroporto ser um aeroporto no centro da cidade, congestionado da forma que era, sem área de escape, foi um fator que contribuiu para o acidente, mas não o fato de a pista estar molhada nem o fato de a pista ter sido inaugurada sem os *groovings*. Esses não foram fatores importantes. A pista, se estivesse com *grooving* e estivesse seca, naquela condição, a aeronave teria saído à esquerda e teria batido no prédio da TAM. Eu fui lá fazer a simulação no aeroporto, na empresa, em São Paulo. E pude assistir a isso, inclusive, na simulação que nós realizamos.

Agora, é óbvio que, se aquele avião tivesse pousado em Cumbica com as áreas de escape que tem e com o tamanho da pista, talvez, a tragédia não tivesse sido do tamanho e das proporções que foi essa tragédia.

Então, o Aeroporto de Congonhas é um aeroporto que tem complexidade, que apresenta problemas, que já foram relatados e amplamente discutidos por esta CPI. Tanto que eu estou propondo que, no Aeroporto de Congonhas, utilizem-se os mesmos procedimentos que são utilizados para o Aeroporto Santos Dumont, que lá não pousem aviões com o reverso pinado, que lá, quando estiver com a pista molhada ou que se pense que a pista está escorregadia ou que esteja chovendo, não haja pousos de aeronaves no Aeroporto de Congonhas. Isso está escrito no relatório, é uma recomendação que estou fazendo aqui às autoridades aeronáuticas



e às companhias aéreas, inclusive, para que elas adotem esse tipo de procedimento para aquele Aeroporto de Congonhas.

E nós trazemos do relatório também as análises em relação ao comportamento da ANAC e da INFRAERO em relação àquele tema e tal. Está aqui explicitado. Nenhum deles assumiu a responsabilidade por fiscalizar e tal a entrega da pista. Acho que essa é uma análise, inclusive, que fizemos durante todo o relatório, e a CPI, está aqui expressa no relatório, a informalidade dos órgãos ligados à área da aviação civil brasileira, a falta de articulação entre eles de planejamento estratégico das ações do setor. Em vários momentos, eu trago isso e trato isso no relatório.

O Deputado Rodrigo de Castro falou aqui sobre vários temas, o tema da terceirização. Eu quero dizer que esse tema está, em alguma medida, também abordado no relatório. Eu quero confessar aqui que uma das questões eu deixei fora do relatório, porque passou despercebido, mas vou, depois, fazer pessoalmente uma recomendação, que é o tema dos salários dos funcionários que cuidam da área de segurança dos aeroportos, aqueles que ficam ali nas máquinas, que ficam recolhendo as bolsas, que ganham um salário mínimo, pouco mais de um salário mínimo, para fazer aquele tipo de trabalho. Mas nós tratamos desse tema das terceirizações, que é um tema importante e que tem uma origem lá atrás.

Nós ainda vamos na origem porque nós não investigamos isso, mas a origem é nos famigerados PDVs, nos famigerados Planos de Demissão Voluntária, que foram realizados em todas as empresas públicas, há cerca de 6, 7, 8 anos, e que acabaram por sucatear as empresas públicas brasileiras. Eu mesmo fui Diretor-Presidente de uma empresa pública. Quando eu cheguei lá, um sucateamento tremendo, sem profissionais, os profissionais mais qualificados foram embora cuidar da vida, nos tais PDVs.

E eu incorporo o que foi levantado aqui pelo Deputado Rodrigo de Castro, as questões levantadas pela Ouvidoria da ANAC que, na minha avaliação, foram extremamente pertinentes, inclusive a parte que fala sobre a Diretoria Colegiada, a ineficiência da Diretoria Colegiada na elaboração e na determinação das políticas da ANAC. E eu pego todas as recomendações. Se vocês olharem aqui na pág. 609 do relatório, V.Exas. vão ver que eu digo ali: Considerando a pertinência das



proposições elaboradas pela Ouvidoria da ANAC, constante de seu relatório, primeiro semestre de 2007, e que levou este Relator a se comprometer a incorporar no relatório final da CPI, quando do depoimento da Ouvidoria daquela agência, encaminhamos tais propostas. Então, estão aqui todas as propostas da Ouvidoria da ANAC incorporadas neste relatório.

Ainda em relação aos questionamentos feitos pelo Deputado Rodrigo de Castro, relativas principalmente ao tema INFRAERO, olha, gente, todos nós fomos testemunhas, aqui nesta CPI, do debate e do embate político que nós tivemos em relação ao tema da INFRAERO. E eu fiz questão de apresentar no relatório, colocar no relatório, a lista dos processos que estão em andamento no Tribunal de Contas e de dizer que esta Casa tem a obrigação de acompanhar o julgamento e, principalmente, acelerar o julgamento feito pelo Tribunal de Contas em relação a todos os processos relativos à INFRAERO que estão em tramitação naquela Casa. Por quê? Porque, de todos os processos em tramitação, apenas um processo foi, até este momento, julgado, que foi o processo envolvendo o Aeroporto de Salvador e que nós questionamos aqui e tivemos explicações do Presidente, à época, se não me engano, o Presidente Fernando Perrone e, depois, o Pettengill, que foi o que sucedeu o Presidente Perrone, na época da execução daquela obra do Aeroporto de Salvador e que tem também a participação do Governo do Estado de Salvador naquela obra, que foi apontada pelo Tribunal de Contas, a única que foi julgada até este momento.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Permite um aparte, Deputado?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deputado Martini, não vou lhe permitir aparte, Deputado Martini. Se eu permitir aparte a V.Exa., todos os Deputados vão querer também um aparte e...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não, são 30 segundos. Não, não. Todos podem ter 30 segundos, como eu, se pedir. Só 30 segundos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu não gostaria de lhe permitir. Sei que toda a CPI, nós tivemos esse procedimento, esse comportamento, mas, seu eu permitir para ele, todos vão querer os 30 segundos.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Trinta segundos só. O Eduardo vai querer 30 segundos, o Eduardo Valverde, aí, dá 1 minuto só.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu deixo sob...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu abro mão, desde já, do pedido de aparte para o Relator. Vou apenas ouvi-lo.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Relator, porque é uma questão que vai antecipar e até vai economizar tempo na hora da votação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Porque eu fiz um DVS, está certo, a bancada fez. Então, eu queria apenas aqui dar uma sugestão ao Relator, que nessa sua fala ele pudesse acatar, porque aí já evita até o DVS. Porque eu vou ter 5 minutos lá que eu não preciso ter. É só dizer para ele que já está na mão da sua assessoria... Está indo tão bem esse acordo final em que nós estamos dizendo aqui que os controladores são responsáveis, mas, não, na linguagem penal que está sendo colocada. É essa substituição que estou fazendo em forma de sugestão para V.Exa., já está com seu assessor, que, se puder ser acatado, não deixa de responsabilizá-los, mas não na medida, no nível em que está colocado no relatório. É isso, Sr. Relator.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu só queria esclarecer, nobre Relator, se V.Exa. tem direito como Relator, a qualquer momento, até o fim, como complementação de voto, de fazer o que quiser. Mas, no momento em que o relatório é definitivo, se o destaque for mantido, nós vamos votar o relatório ressalvados os destaques. Tem que votar o destaque, que poderá ser simbólico se a votação do relatório for nominal.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É que esse tema específico que está sendo levantado pelo Deputado Miguel Martini, eu prefiro que ele seja votado como destaque.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - É, é isso. Então, está certo. Então, é disso que eu queria esclarecimento.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Porque, aí, é o acordo aqui do Plenário.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Relator, os 30 segundos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu não preciso falar mais aqui. Podemos encerrar agora...



O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Não, eu gostaria de pedir a V.Exa. o seguinte: em relação aos pilotos do Legacy que V.Exa. pediu o indiciamento deles, eu gostaria que V.Exa. completasse e solicitasse, através dos meios legais, que eles fossem proibidos de voar no espaço aéreo brasileiro e com os países que o Brasil tem acordo diplomático, assim que eles voassem, eles fossem presos, porque eles teriam que voltar aqui na Justiça brasileira e não vieram. Esses pilotos americanos assassinos que vieram aqui ao Brasil e acidentaram um avião da Gol, vitimando quase 200 pessoas. Gostaria que V.Exa. tomasse as providências no relatório para as autoridades bloquearem que eles viajem no espaço aéreo brasileiro e nos países onde o Brasil tem acordo para que eles fossem presos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Votação nominal.

Vou encerrar aqui as minhas considerações.

Deputado Gustavo Fruet, eu queria dialogar com V.Exa. Eu quero, primeiro, concordar com a afirmação que V.Exa. faz de que o tema do contingenciamento de recursos são emblemáticos e um fator contribuinte para a crise vivida no setor aéreo. Inclusive eu trato no relatório e falo da recomendação de que não hajam mais contingenciamentos para esta área específica, em função das dificuldades de recursos que o setor têm e das diferenças que nós estamos enxergando para o futuro em relação a esses recursos. Então, eu estou propondo no relatório que não haja mais esse tipo de... Acontecem esses contingenciamentos desde a época do Pettengill à frente da INFRAERO, e nós identificamos isso inclusive fazendo todos os levantamentos, V.Exa. aqui abordou.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Vou, mas o que vocês querem?

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Questão de ordem.

Vai suspender, Sr. Presidente?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu falo também e trato do tema das taxas de embarque, aqui no relatório, e falo da necessidade de mudar as taxas de embarque. Abordo o tema da diferença de recursos que existem para o setor. E aquele valor de 2,2 bilhões que V.Exa. levantou, V.Exa. vai ver que no relatório eu digo que aquela é a diferença entre o que é necessário para o setor.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)



O SR. DEPUTADO RODRIGO MAIA - Está difícil falar. E eu falo que há uma diferença de 2,2 bilhões de reais entre o que é necessário para o setor nos próximos 5 anos e aquilo que está previsto nos recursos da INFRAERO e nos recursos previstos no Tesouro da União através do PAC. Então, são 2,2 bilhões que de fato nós temos de diferença entre aquilo que é necessário para o setor nos próximos anos e aquilo que efetivamente está previsto pelo Governo Federal; e aponto inclusive que é necessário se trabalhar esses recursos para que haja condições e tal de enfrentar os investimentos que são necessários para o setor no próximo período.

Mas eu queria dizer aqui da minha disposição de acatar e pedir a V.Exa. que faça uma proposta das questões que estão no voto em separado que tratam do tema dos recursos, dos investimentos e dos contingenciamentos que foram realizados pelo setor aéreo nesse último período e tal, porque eu acho que eles podem contribuir e ilustrar o processo que nós estamos trabalhando e tratando nesta CPI.

Em relação ao Deputado Efraim, o Deputado Efraim não trouxe aqui elementos mais em relação ao relatório, mas só reafirmar aqui a questão que foi levantada por ele, que foi trazida aqui, em relação aos relatórios do Tribunal de Contas, que eu acho que é uma questão que nós de fato não tratamos na CPI, ela não era o foco principal, mas volto de novo a dizer que eu fiz questão de mencionar esse assunto no relatório final pela importância e pela relevância que ele tem e que ele possui.

Por último, o Deputado Vanderlei Macris levantou aqui o tema relacionado aos familiares das vítimas. E eu quero dizer, Deputado Vanderlei Macris, que se V.Exa. viu no relatório, eu apresento ali um parágrafo específico, de acordo com meu comprometimento com os familiares das vítimas e tal, o debate, a audiência pública que nós realizamos aqui, inclusive incorporando as propostas que eles apresentaram e que foram trazidas a esta Comissão, não só naquela audiência pública, mas durante todos os trabalhos que foram realizados pela CPI. Inclusive com documentos que foram enviados pelos familiares a esta CPI. Está na íntegra aquilo que foi pedido, aquilo que foi proposto pelos familiares, inclusive incorporando a proposta de que nós enviemos ao Presidente da Casa, ao Presidente Arlindo Chinaglia, a proposição de compor e constituir uma Comissão Especial da Casa



para acompanhar as investigações que ainda estão em curso, tanto do avião da Gol, quanto do avião da TAM, mas também o pagamento das indenizações aos familiares das vítimas.

Enfim, nós incorporamos, portanto, todas as propostas que foram aqui apresentadas pelos familiares das vítimas no relatório como uma forma também de contribuir para a superação desse problema vivenciado e vivido por esses familiares.

Se não tem alguma outra proposta que poderia estar incluída aqui em relação a este tema, foi exatamente porque não chegou a este Relator, porque aqui nós tivemos a preocupação de apresentar todas aquelas propostas que nós entendíamos que eram, enfim, pertinentes, que foram apresentadas por estes, pelos familiares das vítimas.

E eu quero concordar com V.Exa., tanto que está aqui no relatório em relação ao tema das resoluções do CONAC. Eu acho que esse talvez tenha sido um dos principais motivos e um dos fatores determinantes desta crise. Porque os órgãos públicos, eles, primeiro, não conseguiram se articular entre si. Segundo, não conseguiram, a partir disso, produzir um planejamento estratégico para o setor. Terceiro, foram incapazes de cumprir inclusive com as suas próprias resoluções, que foram aprovadas por estes órgãos. Isso vem, eu diria, desde 1986, quando foi pensado o primeiro plano aeroviário nacional, que só foi revisto, ou só foi tratado de novo sobre esse plano aeroviários nacional em 2003. O CONAC foi criado, aliás, o Ministério da Defesa foi criado em 1999, o CONAC foi criado em 2000. Ele realizou a primeira reunião dele em 2001, e só voltou a se reunir novamente em 2003. Este CONAC aprovou o conjunto de resoluções e só voltou a se reunir agora em 2007. E daquelas resoluções que foram aprovadas, nenhuma delas foi cumprida ou levada a termo. Isso está inclusive no relatório. Aqui eu falo sobre isso, trato sobre esse tema e quero concordar com V.Exa. sobre essa questão. E também com o Deputado Ivan Valente, que tratou também sobre esses temas do CONAC.

Por último, o tema dos indiciamentos que têm sido levantados. Ainda concluindo o tema dos indiciamentos, é claro que aqui eu não trabalho nem com exagero para mais e nem com exagero para menos nessas questões, mas eu produzi uma proposta que está no relatório e que dá conta... Qual é a página que



está isso, os indiciamentos da ANAC? (*Pausa.*) Na página 608, que eu gostaria de ler na íntegra para todos:

Ao Ministério Público Federal.

Baseados nas análises feitas até o momento pela CPI, no que diz respeito ao comportamento e às atitudes tomadas pela Diretoria Colegiada da ANAC, que era composta pelos Srs. Milton Zuanazzi, Josef Barat, Denise Abreu, Leur Antonio Britto Lomanto e Jorge Luiz Brito Veloso, no exercício das suas atribuições definidas por lei, que deixaram evidenciadas elementos que corroboram com a existência de indícios de improbidade administrativa, obtenção de vantagens indevidas e utilização de documentos falsos em processo judicial, todos analisados e debatidos por esta CPI e explicitados no corpo deste relatório, é que decidimos encaminhar ao Ministério Público Federal pedido para que seja instaurado processo investigatório, com o intuito de aprofundar as investigações e determinar com precisão as responsabilidades coletivas e individuais dos membros da Diretoria da ANAC, quando da ocorrência dos fatos em destaque no relatório desta CPI, bem como dos funcionários abaixo nominados, envolvidos na elaboração da ISRBHA 12189, que foi utilizado em processo judicial, junto ao Tribunal Regional Federal de São Paulo e que até o momento paira a dúvida sobre sua validade ou não.

Quem são os funcionários: Gilberto Schittini, Gerente de Padrões e Avaliações de Aeronave, que foi o responsável pela elaboração da IS; Paulo Roberto de Araújo, Procurador da ANAC; Marcos Tarcísio Marques dos Santos, Superintendente de Segurança Operacional da ANAC e Henrique Gabriel, Secretário Geral da ANAC.

Por que eu fiz desta forma e desta maneira? Porque os procedimentos investigatórios que nós produzimos aqui não deram conta de aprofundar o processo de investigação, de ouvir a todos os supostos indiciados que nós aqui estamos propondo e também nós não cumprimos as formalidades legais em relação especificamente a esses cidadãos que estamos aqui propondo que sejam investigados e indiciados pelo Ministério Público Federal.

Eu vou passar depois às mãos de V.Exas. um arrazoado técnico sobre as dificuldades encontradas por este Relator para tipificar especificamente qual era a



responsabilidade de cada um desses que estamos propondo o indiciamento pelo Ministério Público.

Então, isso não foi uma posição deste Relator — eu quero deixar bem claro isso aqui — de proteção a quem quer que seja na condução dos trabalhos realizados pela ANAC ou em relação àquela IS. Ao contrário, eu fui aqui muito duro e muito categórico na afirmação dos elementos e dos indícios que foram apontados por esta CPI. Só me resguardei ao cuidado, para que este trabalho não fosse todo ele perdido, de que nós tomássemos os cuidados legais em relação a este procedimento e a este processo que nós aqui estamos encaminhando. Vou passar às mãos de V.Exas. depois o que nós produzimos em relação à análise técnica desses possíveis indiciamentos, que foram aqui propostos por este Relator e que foram especificados por V.Exas.

Dadas essas explicações e feitas essas considerações a V.Exas., gostaria de concluir, Sr. Presidente, aproveitando a oportunidade para, primeiro, agradecer a todos os funcionários da CPI, aos funcionários da Câmara que contribuíram enormemente para os trabalhos desta CPI nos últimos 5 meses. Nós contamos com secretários; com secretárias; com a Taquigrafia da Casa, que nos ajudou inclusive na investigação do acidente envolvendo o avião da TAM; com os consultores legislativos, que tiveram uma participação decisiva; os técnicos especialistas que vieram de outros órgãos para contribuir com esta CPI, na produção deste relatório. Então, eu queria agradecer, não vou nominá-los a todos, estão nominados no relatório, mas eu queria, do fundo do coração, agradecer o trabalho, a dedicação, a forma como vocês se comportaram e se portaram durante todos esses 5 meses de trabalho realizado por esta CPI. Orgulha a nós Parlamentares e orgulha o povo brasileiro saber que existem aqui dezenas, centenas de técnicos, de especialistas que trabalham e que contribuem para o País, com seu conhecimento, com sua formação e com sua capacidade. Inclusive joga por terra aquela teoria que muito se tentou imputar ao País de que os funcionários públicos, que os trabalhadores públicos efetivamente não têm qualidade, não têm capacidade ou que não trabalham. Ao contrário, os técnicos e especialistas que estiveram à disposição desta CPI foram muito competentes na realização de seu trabalho, no seu compromisso com esta CPI.



Queria agradecer também, Sr. Presidente, a figura do Nazur, que nos ajudou enormemente na coordenação e na elaboração deste relatório, junto com nossos consultores.

Queria também agradecer ao Presidente, ao nosso Deputado Marcelo Castro, e dizer, Deputado Marcelo Castro, que, quando iniciou esta CPI, e eu olhando para o Deputado Marcelo Castro, com a sua simplicidade, com a sua calma, com a sua tranqüilidade, a impressão que me deu é de que tínhamos muitos problemas nesta CPI, que nós não conseguiríamos controlar o ímpeto de cada um dos Parlamentares para o debate, mas o que pudemos assistir aqui foi a uma coordenação firme, determinada, um Presidente que soube ser maleável, quando tinha que ser maleável, e soube também ser duro, botar ordem na Casa, quando tinha que botar ordem na Casa e nos trabalhos desta CPI. Então, quero lhe render esta homenagem e dizer que eu estava enganado quando iniciou esta CPI. Quero lhe confessar que fiquei primeiro surpreso, mas depois honrado de poder estar aqui ao seu lado durante esses 5 meses, quase que todos os dias durante a semana, trabalhando e produzindo nesta CPI.

O Deputado Eduardo Cunha também produziu muito, nos ajudou e contribuiu muito com os trabalhos realizados pela CPI. Aliás, eu diria que ele imprimiu um outro ritmo, mas sem deixar de levar em consideração o aprendizado feito com o Deputado Marcelo Castro, aqui na condução dos trabalhos realizados por esta CPI.

Queria também aproveitar a oportunidade para agradecer a indicação que meu partido me fez para relatar esta CPI. E quero dizer aos senhores e às senhoras que aprendi muito. Não entendia nada de aviação civil, quando iniciamos esse trabalho, e hoje diria que já entro em um avião entendendo um pouco mais do seu funcionamento e do seu trabalho, e acho que todos nós acabamos, em alguma medida, aprendendo muito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O que é melhor, Relator, é saber alguma coisa ou viajar às cegas, como a gente viajava antes?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, eu quero dizer que eu saio desta CPI, apesar da análise, da investigação que nós todos fizemos, com a convicção de que voar no espaço aéreo brasileiro é seguro. Portanto, viajo com



tranqüilidade, ando com tranqüilidade e agora com conhecimento de quem conhece e sabe como é o setor.

Quero concluir, Sras. e Srs. Deputados, também agradecendo a cada um e a cada uma de V.Exas., pelo comportamento, pela forma como se posicionaram, pelo jeito como construíram e trabalharam nesta CPI.

Eu tenho dito, desde o início, que o debate político nesta Casa é inerente ao trabalho Parlamentar. Faz parte da nossa vida o debate e a discussão política. Agora, todos vocês souberam discernir entre aquilo que era político, no momento que deveria ser político, e aquilo que era técnico, no momento que deveria ser técnico, que deveria fazer esse diálogo técnico.

Eu cito sempre, em todos os momentos, aquele fato da diligência que nós fizemos no CINDACTA e que, ao voltarmos aqui a esta Casa, o Deputado Vic Pires procurou a sua liderança, foi à Presidência da Casa e, depois, lá fui chamado, e nós fizemos uma reflexão sobre o momento que nós estávamos vivendo naquela hora e que levou a uma ligação ao Presidente Lula e que deu ao Presidente Lula a tranqüilidade de fazer e de operar as mudanças que ele achava que deveriam ser necessárias naquele momento. Este tipo de comportamento — e que eu levo daqui desta CPI como ensinamento — demonstrou exatamente a seriedade do trabalho realizado por todos os Parlamentares desta CPI e que fizeram desprovidos da sua condição política.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, eu prometi que não iria pedir aparte a V.Exa. Estou quebrando uma promessa, mas eu queria deixar muito claro e registrado aqui que o que V.Exa. acabou de dizer é pura verdade. V.Exa., depois da sua ida ao Presidente Chinaglia, o Presidente Lula tomou todas as medidas necessárias, graças à sua ida lá, nossa ida.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nossa ida.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nossa ida. Mas basicamente o relatório que o senhor fez ao Presidente da Casa fez com que o Presidente da Casa imediatamente ligasse para o Presidente Lula, e o Presidente Lula desse ali naquele momento carta branca para a Aeronáutica agir da forma que tivesse que agir. E a partir daquele momento, realmente a crise aérea diminuiu bastante, e as coisas começaram a acontecer.



Então, eu gostaria de deixar isso registrado aqui. Foi graças à sua ida, à sua ajuda, à sua participação que isso aconteceu.

Muito obrigado, Sr. Relator.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não, Deputado Vic Pires. Eu faço questão de ressaltar isso aqui porque eu dou isso como exemplo sempre do trabalho realizado por esta CPI. E vou mais longe: eu acho que outras coisas aconteceram no setor aéreo durante esses últimos 5 meses fruto do trabalho realizado por esta CPI.

Se nós tivemos uma definição da investigação feita pela Polícia Federal, no caso do acidente da Gol, foi porque esta CPI teve participação. Se nós tivemos um posicionamento do Ministério Público sobre este tema, foi porque esta CPI teve participação então naquele processo.

Se nós explicitamos aqui os dados das caixas-pretas do avião da TAM, se eles chegaram e foram realizados aqui com a velocidade que chegaram esses dados aqui, foi porque nós fomos a Washington. Esta CPI teve a coragem de aprovar isto aqui, de ir lá, de cobrar, de acompanhar aquele processo. E eu diria que em tempo recorde a CPI recebeu aquelas informações, e a sociedade teve contato com aqueles dados. E a partir daqueles dados, a sociedade pôde saber o que efetivamente tinha acontecido com aquele acidente envolvendo o avião da TAM.

E quero aproveitar aqui a oportunidade, Sr. Presidente. Como é que está meu tempo aqui?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ilimitado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu quero aproveitar a oportunidade, Sr. Presidente. Eu não havia feito isto anteriormente, mas eu quero fazer agora aqui de público, eu diria, uma declaração de desagravo ao Deputado Efraim. O Deputado Efraim Filho, naquele episódio da caixa-preta, em Washington, quando ele fez aquela declaração de que os pilotos não haviam arremetido, ele depois enfrentou muitas dificuldades. De fato, nós, naquele momento, não tínhamos aquela informação com a precisão que era necessária. E nós também não havíamos discutido sobre aquele tema com a profundidade que ele merecia. Mas eu quero fazer este posicionamento de desagravo ao Deputado Efraim, porque o Deputado Efraim tinha razão naquilo que ele estava dizendo. De fato, os pilotos não haviam



tentado arremeter. E portanto o Deputado Efraim Filho estava correto. Isso veio a se comprovar depois, aqui, durante os trabalhos desta CPI, mas a própria imprensa, a mídia, ninguém deu a cobertura que deveria ter dado àquela situação, àquele caso específico. Então eu queria retratar isso aqui, dizer que o Deputado Efraim estava correto em relação àquela sua informação.

E mais do que isso: o Deputado Efraim, lá em Washington, comigo, teve um comportamento também exemplar. O Deputado Efraim não nos causou nenhum tipo de problema e trabalhou e operou para que nós pudéssemos apressar, fazer com que as degravações das caixas-pretas estivessem aqui o mais rapidamente possível.

Então, eu quero fazer, no final da CPI, Sr. Presidente, fazer este ato de desagravo em relação ao Deputado Efraim Filho, que eu acho que é um Deputado que terá muito ainda o que contribuir para os trabalhos desta Casa, para os trabalhos do Parlamento brasileiro.

Então concluo, Sr. Presidente, agradecendo a cada um e a cada uma dos Srs. e Sras. Parlamentares. Quero dizer que vocês tiveram com este Relator um comportamento muito digno durante todo esse processo. E eu queria lhes afirmar que este relatório que nós iremos aprovar aqui, embora ele não tenha, talvez, aqui expressado a vontade, a determinação, a esperança de cada um dos Parlamentares desta CPI ou a vontade política de cada um destes Parlamentares desta CPI, eu espero que ele seja um relatório que, mesmo assim, possa contribuir para superar a crise vivida pelo setor aéreo nacional e permitir que nós não vivamos mais situações como essa que nós vivenciamos nesse último período.

E ainda para concluir — eu estava me esquecendo —, eu queria agradecer ao Deputado Vanderlei Macris. Eu acho que nós rendemos, nós merecemos aí render algumas homenagens ao Deputado Vanderlei Macris, que foi o autor do requerimento que produziu esta CPI, Deputado Vanderlei Macris.

Eu quero de novo trazer aqui à tona uma conversa que eu tive com o Deputado Vanderlei Macris — nós não nos conhecíamos — lá no plenário, onde ele veio falar sobre a CPI, e eu disse ao Deputado Vanderlei Macris: *“Deputado Vanderlei Macris, a CPI é um instrumento da Oposição e o que V.Exa. está querendo produzir é exatamente um desgaste ao Governo”*. A minha vontade



política naquele momento, a minha percepção política colocava isso como sendo o elemento mais importante. E naquela oportunidade o Deputado Vanderlei Macris olhou para mim e disse: *“Olha, Marco, Deputado Marco...”* — ou Deputado, porque talvez ele nem soubesse qual era o meu nome naquela conversa no plenário, e ele olhou para mim e disse: *“Olha, Deputado, quando apresentei o relatório desta CPI, quando apresentei o requerimento da CPI, eu o apresentei para nós discutirmos o tema da crise aérea, do acidente envolvendo o avião da Gol. Eu não tenho nenhuma intenção de transformar a CPI numa disputa política infundável. A minha intenção é contribuir para a superação desta crise que nós estamos vivendo no setor aéreo”*. E eu olhei para o Deputado Vanderlei Macris e disse: *“Olha, Deputado, eu não acredito nessa sua afirmação”*, e já parti para falar das CPIs que não são feitas em São Paulo, e nós ali discutimos.

Mas eu quero lhe confessar, Deputado Vanderlei Macris, que o seu comportamento, o comportamento que todos os Parlamentares tiveram, mas quero expressar o seu comportamento aqui em relação a este tema, foi um comportamento exemplar. Nós discutimos politicamente, nós debatemos aqui os temas da política, mas V.Exa. comprovou que a sua intenção não era a de transformar esta CPI apenas numa CPI de debate político, mas sim numa CPI que tivesse um bom trabalho de investigação, de identificação das causas e das conseqüências do setor aéreo.

Se eu não consegui traduzir todas as suas ansiedades no relatório final, mas eu sei que, se nós olharmos a fundo esse relatório, está expresso aqui um pensamento médio desta CPI. E este relatório vai, como os seus sonhos lá, quando pensou na criação desta CPI, contribuir para a superação da crise do setor aéreo nacional. Mas eu queria fazer aqui esse testemunho e essa afirmação em homenagem a V.Exa. e a sua pertinácia em fazer este trabalho.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Obrigado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Muito obrigado, Sr. Presidente. Era isto, então, que eu queria expressar aqui, neste momento final, antes da votação em nossa CPI.

Muito obrigado.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agradecemos a participação do nosso nobre Relator, Marco Maia. Agradeço as palavras carinhosas dirigidas à nossa condução aqui nesta CPI e quero reiterar a V.Exas. o que já havíamos acertado antes: vamos esperar que termine a Ordem do Dia, o que deve acontecer agora às 20h, para podermos fazer a votação. Temos 6 destaques: 2 de bancada e 4 individuais. Teremos que votar esses destaques se votarmos o relatório final.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Eduardo Cunha.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Às 20h termina a sessão e haverá prazo para o início da outra sessão, com o painel zerado, até atingir o *quorum* para o início da Ordem do Dia. O Deputado Miguel Martini, mediante acordo, está retirando 2 DVS, que são de bancada. Restarão os 4 destaques simples, para os quais já apresentei um requerimento a V.Exa., com apoio do Vice-Líder do PT, em relação à votação em bloco, requerimento que V.Exa. terá que colocar em votação. E aí os destaques seriam votados de maneira simples. Então, seriam duas votações simbólicas após a votação do relatório, o que poderá ser feito até por acordo de ser nominal, para facilitar, já que é um pedido da Oposição. Podemos já, por acordo, encaminhar a votação nominal, para ganharmos tempo. E aí votaríamos os destaques de forma simbólica.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeitamente. Deputado Miguel Martini com a palavra.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, quero agradecer a todos os colegas que entenderam a modificação dessa redação, agradecer ao Relator que acolheu esse texto que não mais vai criminalizar os controladores de vôo, mas vai reconhecer as responsabilidades que tiveram no processo. Em razão disso, estamos retirando os dois destaques que haviam sido apresentados. O outro já está atendido, de certo modo, porque na emenda anterior, acolheu-se a desmilitarização. Entendo já estar atendido também.

Obrigado a todos. Obrigado, Relator.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sendo assim, vamos esperar que termine a Ordem do Dia.

Deputado Vic Pires Franco.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, enquanto não se encerra a Ordem do Dia, gostaria de ouvir as últimas palavras de V.Exa. como Presidente desta nossa CPI, depois de ouvir o nosso nobre Relator.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Estava me reservando para falar no final.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas no final a audiência é pouco, e o cansaço é muito grande.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Depois de o relatório ser votado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor tem o tempo que quiser. Com a palavra V.Exa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Depois a gente fala. E se houver algum problema no relatório, termina a gente se antecipando. Mas já que V.Exa., Deputado Vic Pires...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Vai que V.Exa. elogia alguém e depois esse alguém começa a criar problema.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - E faz provocação... Então, vou falar com muito prazer e com muita honra.

Em primeiro lugar, quero agradecer a todos os servidores que fizeram parte desta CPI e que agiram com correção, com dedicação, com competência, com denodo, os quais vou citar nominalmente, a começar pelos servidores da Secretaria da CPI. Temos, então, o Marcos Figueira de Almeida, que foi Secretário da nossa CPI e atuou até a metade dos trabalhos; o Francisco de Assis Diniz, nosso atual Secretário, que pegou a CPI do meio para o final; o Saulo Augusto Pereira, que é Secretário de Comissões Parlamentares de Inquéritos; o Luiz Cláudio Alves dos Santos, que também é Secretário; a Adsan Jacqueline Viana Stemler, assistente de comissão; o Antônio Bandeira de Assunção, assistente de comissão; o Camilo Lélis de Siqueira, assistente de comissão; a Sônia Vera Cruz da Costa, assistente de Comissão. Vamos para a Diretoria do Departamento de Comissões.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, não quero ser chato, mas acabou de se encerrar a Ordem do Dia, e V.Exa. poderia, então, começar o processo de votação e depois continuaria a sua fala, porque senão corremos risco.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ainda está na Ordem do Dia.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - É para não termos que apagar a luz. A sessão foi encerrada. Acabei de checar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, vou deixar para o final, como eu havia planejado. Deputado Vic Pires, nem ao final, mesmo tentando, consegui atender V.Exa.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Vamos aproveitar, então, Sr. Presidente, e solicitar a todos os Deputados que votem logo, ou melhor, que dêem a presença.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Já que estamos todos de acordo, vamos ao processo de votação.

Encontram-se sobre a mesa 4 destaques. Os 2 destaques de autoria do Deputado Miguel Martini já foram retirados. São 4 destaques simples, de autoria da nobre Deputada Luciana Genro e do Deputado Ivan Valente.

Vamos, então, passar à votação do relatório final, ressalvados esses 4 destaques.

Chamo a atenção de todos. Vamos começar. Deputado, está confirmado...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Chamada nominal. Está confirmado. Encerrou a sessão; a outra está sendo aberta agora e vai ter painel às 20h02min. O secretário ainda está lendo a ata, certamente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, vamos fazer a votação do relatório final, ressalvados os destaques.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Votação nominal, não é, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Votação nominal. Para encaminhar, por até 5 minutos...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, vou pedir a dispensa. Pelo acordo aqui, vou solicitar a dispensa...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se houver alguém que queira encaminhar.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Depois, em reserva...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se há um acordo para não encaminhar, tudo bem.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, o senhor me permita uma observação?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - O Relator fez um pedido para que encaminhássemos uma sugestão para incorporar ao relatório. Não haverá tempo. Então, de qualquer maneira fica o texto do voto em separado. Mas vamos para o voto, pois também abro mão do encaminhamento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, não havendo quem queira encaminhar, vamos passar à votação nominal.

Deputado André Vargas.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - "Sim".

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Beto Mansur.
(Pausa.)

Deputado Carlos Zarattini.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - "Sim".

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Eduardo Cunha.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - "Sim", Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado João Magalhães.

O SR. DEPUTADO JOÃO MAGALHÃES - "Sim".

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado José Carlos Araújo. (Pausa.)

Deputado Leonardo Quintão.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - "Sim".

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Marcelo Castro, "sim". Marco Maia.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - "Sim", Sr. Presidente.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Nelson Meurer
(*Pausa.*)

Deputado Paes Landim (*Pausa.*)

Deputado Pepe Vargas.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - “Sim”, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Antonio Carlos Mendes Thame. (*Pausa.*)

Deputado Geraldo Tadeu...

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - “Não”, com voto em separado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, quanto ao relatório final, V.Exa. vota “não”?

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - “Não”.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Geraldo Thadeu.
(*Pausa.*)

Deputado Gustavo Fruet.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - “Não”, Sr. Presidente, com voto em separado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputada Solange Amaral.
(*Pausa.*)

Deputado Vanderlei Macris.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Voto “não”, com voto em separado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires Franco.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Voto “não”, Sr. Presidente, com em separado dos Democratas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vitor Penido.
(*Pausa.*)

Deputado Dr. Ubiali. (*Pausa.*)

Deputado Osmar Júnior. (*Pausa.*)

Deputado Wolney Queiroz. (*Pausa.*)



Deputado Fernando Gabeira. *(Pausa.)*

Deputada Luciana Genro.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - “Não”, Sr. Presidente, com voto em separado do PSOL.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Suplentes.

Deputado Cândido Vaccarezza.

O SR. DEPUTADO CÂNDIDO VACCAREZZA - “Sim”, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Carlos Willian.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - “Sim”, Sr. Presidente, cumprimentando o Relator pelo belo trabalho.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Edson Santos.

(Pausa.)

Deputado Eduardo Valverde.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - “Sim”, pela retidão e a certeza do

relatório apresentado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputada Fátima Pelaes.

(Pausa.)

Deputado Filipe Pereira. *(Pausa.)*

O SR. DEPUTADO FILIPE PEREIRA - “Sim”, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Léo Alcântara.

(Pausa.)

Deputado Luiz Fernando Faria. *(Pausa.)*

Deputado Nelson Pellegrino.

O SR. DEPUTADO NELSON PELLEGRINO - “Sim”, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Completou-se o bloco.

Deputado Arnaldo Jardim. *(Pausa.)*

Deputado Carlos Sampaio. *(Pausa.)*

Deputado Davi Alcolumbre. *(Pausa.)*

Deputado Efraim Filho. *(Pausa.)*

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Sr. Presidente, “não”, apoiando o voto dos Democratas. Aproveito a oportunidade para agradecer ao Relator pelas



palavras. O Deputado Vic Pires Franco me comunicou, pois eu não estava presente. Mas agradeço porque vivemos essa batalha juntos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeitamente.

Deputado Otavio Leite. (*Pausa.*)

Deputado Rodrigo de Castro. (*Pausa.*)

Deputado Silvio Costa. (*Pausa.*)

Deputado Fábio Ramalho. (*Pausa.*)

Deputado Miguel Martini.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, voto “sim”, com a restrição de que os diretores da ANAC deveriam ser indiciados. Só isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Resultado: 14 votos pela aprovação e 6 votos pela rejeição. O relatório foi aprovado, ressalvados os destaques.

Passa-se agora à votação dos destaques.

Há requerimento de autoria dos nobres Deputados Eduardo Cunha e Nelson Pellegrino pedindo que se faça votação em bloco dos destaques.

Em votação o requerimento dos Deputados Eduardo Cunha e Nelson Pellegrino.

Os Srs. Deputados que quiserem encaminhar...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Quero encaminhar rapidamente, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputada Luciana Genro, para encaminhar o requerimento dos Deputados Eduardo Cunha e Nelson Pellegrino, no sentido de que sejam votados os destaques em bloco.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Quero encaminhar contrariamente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Espere, deixe-me explicar melhor. Nesta primeira fase, vamos votar apenas o requerimento, ou seja, se devemos votar em bloco ou não a admissibilidade, Deputada Luciana Genro...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sim, Sr. Presidente.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ...dos destaques. Se os requerimentos forem admitidos, eles serão votados um a um, não serão votados em bloco.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Pois não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Como? Ah! Só a admissibilidade?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Só a admissibilidade.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Então está O.K. Concordo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeito.

Os Srs. Deputados que estão de acordo...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, só para registrar: o PSDB é contra.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O requerimento do Deputado Eduardo Cunha é só para que seja votada a admissibilidade dos requerimentos em bloco. Votaremos os requerimentos em bloco, pela admissibilidade. Depois, vamos votar os destaques um a um.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão.

Aprovado o requerimento para a votação em bloco da admissibilidade.

Vamos votar agora a admissibilidade dos 4 requerimentos da Deputada Luciana Genro.

Se alguém quiser encaminhar...

Deputada Luciana Genro para encaminhar.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não sei se esse pedido para votar em bloco a admissibilidade é para não admitir os 4 destaques.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, é só...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu sei

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ... para que eles sejam admitidos. Depois vamos votar um a um os destaques.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sim, não sei se a intenção dos proponentes é rejeitar a admissibilidade ou...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, é só apressar... Se eu pude captar a intenção de S.Exas., é só para apressar a admissibilidade e facilitar a nossa vida.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Bem, de qualquer forma, quero apenas falar rapidamente do assunto em que os destaques se concentram.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, V.Exa. vai ter a oportunidade de falar. Cada um vai ser votado.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Se for rejeitada a admissibilidade, eu não vou ter essa oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É verdade, V.Exa. tem razão.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Então, o primeiro destaque busca retirar do relatório o indiciamento dos controladores que estavam trabalhando no dia do acidente com o avião da Gol. Nós entendemos que...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Silêncio, por favor.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Entendemos que esse indiciamento não deve ser admitido antes de uma auditoria no sistema de controle de tráfego aéreo do País. O segundo destaque é em relação à proposta do Relator de abertura de capital da INFRAERO. Nós propomos a retirada de todos os trechos que propõem essa abertura de capital, porque somos contra. O terceiro destaque é em relação à afirmação do Relator de que o *software* não falhou no caso do acidente da Gol. Nós entendemos que há uma falha estrutural, há um problema de concepção no programa e, portanto, há, sim, uma falha do *software* que operou uma mudança automática de nível, que induziu os controladores ao erro. E o último destaque é em relação à necessidade de imediato início do processo de desmilitarização do sistema de controle de tráfego aéreo, retirando do relatório a idéia de que o mundo caminha para uma militarização integrada, enquanto no Brasil discute-se a desmilitarização do sistema. E também de que seria necessária a duplicação do sistema no caso de ser efetivado o processo de desmilitarização.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Para encaminhar, Sr. Presidente, em sentido contrário, rapidamente.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Gostaria de chamar a atenção da Deputada Luciana Genro e dos demais membros da Comissão para o Destaque nº 4, de autoria da Deputada Luciana Genro e do Deputado Ivan Valente, que diz o seguinte: *“Nos termos do art. 166, inciso I, do Regimento Interno, requer-se a exclusão de todos os trechos do relatório final que façam referência à privatização do setor aéreo brasileiro, o que inclui a abertura de capital da INFRAERO.”* Esse requerimento, tecnicamente, não pode ser votado dessa maneira. Então, ele tem de especificar exatamente o que ele quer suprimir. Não pode ser de uma maneira genérica: tudo o que se refere à...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas, Sr. Presidente, nós vamos votar a admissibilidade. Se ela não for admitida, essa discussão restará superada. Se ela for admitida, V.Exa. delibera sobre o requerimento.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Se V.Exa. me der tempo, posso buscar no relatório qual o trecho fundamental de que trata da privatização da INFRAERO.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pronto, exatamente. Enquanto vamos votar, V.Exa. faria a modificação.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Eduardo Cunha com a palavra.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Vou encaminhar contrário à admissibilidade, até porque uma parte do que já está sendo solicitado já foi atendida. Quanto ao problema dos controladores, já foi acolhida a sugestão pelo Relator com relação à retirada da criminalização. E a parte também da desmilitarização já foi acolhida pelo Relator. Então, estamos aqui, na realidade, discutindo apenas 2 pontos. Esse requerimento de V.Exa. também não poderá esperar para ser preenchido, porque tem de ser apresentado antes do início do processo de votação. Ele tem de ser claro e perfeito, conforme o art. 182. Então, se ele for admitido, o objeto restará prejudicado. Então, vou encaminhar contrariamente à admissibilidade dos requerimentos.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Pela ordem, Sr. Presidente.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Ivan Valente com a palavra.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - São 2 a favor e 2 contra.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, agora apenas mais um contra, que será o Deputado Eduardo Valverde.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, quero levantar questão de ordem sobre uma questão anterior: foi admitida uma proposta do Deputado Miguel Martini sobre a desmilitarização. É exatamente sobre essa questão que o relatório vai tratar na página 586 — sobre a desmilitarização. Ou a gente aceita a proposta que foi incorporada pelo Martini e retira, então, a nossa proposta do PSOL — a retirada da parte final —, porque senão o relatório fica incompatível. O relatório é incompatível. Claro! Entende? Ou ele caminha no sentido da desmilitarização, claramente. Está aí. Porque todo o sentido que está dado aqui é o contrário, inclusive quando vai tratar das questões. É isso o que eu queria saber. Então, a nossa proposta também, o nosso destaque, tem que ser incorporada, que é a supressão da parte final que está falando da desmilitarização. Senão, há incompatibilidade no relatório.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Questão de ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Qual é o número do destaque, Deputado Ivan Valente.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, aí é mérito. Nós estamos votando admissibilidade, Sr. Presidente. Se for admitido, V.Exa pode admitir discussão de mérito. Nós estamos votando admissibilidade ou não?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos votar admissibilidade.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - O Deputado Ivan Valente tem razão, Deputado, não é mérito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Eduardo Valverde com a palavra para falar sobre a admissibilidade.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - É o Item 375, Presidente. Supressão do Item 375.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Eduardo Valverde.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sr. Presidente, sou favorável à admissibilidade do requerimento. Vamos analisar em bloco os destaques. Porque, na verdade, os destaques afetam tão-somente a questão de mérito. Então, na verdade, são posições políticas tomadas pelos autores, as quais serão debatidas no momento oportuno, quando se analisar cada destaque. Por essa razão, sou favorável ao mérito do requerimento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Paes Landim.

O SR. DEPUTADO PAES LANDIM - Pela ordem.

Sr. Presidente, eu sabia que a gente não ia recomeçar às 8 horas. Terminou a sessão plenária, fui ao gabinete e, quando cheguei aqui, tinha acabado a votação. Queria só consignar meus aplausos ao Relator e dizer que meu voto seria favorável também. Peço que conste em ata essa minha posição.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeito.

Então, vamos colocar em votação a admissibilidade dos 4 requerimentos — nºs 1, 2, 3 e 4.

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não. Perdão, Deputado, mas já foi encaminhado. São dois a favor e dois contra. Retifico: os destaques são os de nºs 3, 4, 5 e 6.

Então, vamos colocar em votação a admissibilidade.

Para orientar a bancada, Deputado Gustavo Fruet.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Favorável, “sim”, com aquela observação, caso seja aprovada a admissibilidade com relação ao requerimento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeito.

Em votação.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão.

Rejeitado.

Foi rejeitada, então, a admissibilidade dos destaques em bloco.



Portanto, fica aprovado o relatório final, sem as alterações resultantes dos destaques aprovados.

(Intervenções fora do microfone. Inaudíveis.) (Palmas.)

Quem vai falar agora sou eu. *(Risos.)*

Pela ordem, Deputado Carlos Willian.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, no encaminhamento, eu tinha solicitado a V.Exa. que, no final da votação, fizéssemos, em homenagem às vítimas dos acidentes aéreos, 1 minuto de silêncio.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos fazê-lo.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Toda a Comissão. Então, estou cobrando de V.Exa. para que possamos fazê-lo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, a pedido do Deputado Carlos Willian, vamos fazer 1 minuto de silêncio na nossa CPI em homenagem às vítimas dos acidentes de tráfego aéreo ocorridos no Brasil.

(A Comissão faz 1 minuto de silêncio.)

Passo aos agradecimentos às pessoas que contribuíram aqui com os trabalhos desta Comissão.

Diretoria do Departamento de Comissões. Sílvio Avelino da Silva; Diretor do Departamento de Comissões; Maria Auxiliadora Benevides Montenegro, Diretora da Coordenação de Comissões Temporárias. Consultores Legislativos. Alexandre Peixoto de Melo; Cláudio Moura da Silva; Alda Lopes Camelo; Eduardo Fernandes Silva; Fernando Carlos Wanderley Rocha; Luís Fernando Carvalho; Márcia Maria Bianchi Prates; Osmar Perazzo Lannes Júnior. Servidores do Serviço de Comissões Parlamentares de Inquérito. Christiano de Lima Silva, Chefe do Serviço; Antônio Carlos Barbosa, Primeiro Substituto do Chefe de Serviço; Helena Lúcia da Silva Pinto, Segunda Substituta do Chefe de Serviço; Leonôr Geminiano de Macêdo; Maria Lusia Carvalho Leopoldo; Rubmaier Antunes; Uires Lindembergue Santana Marques. Pró-Adolescentes. Ana Paula Souza Silva; Bruno Moura da Silva; Ednara Procópio da Silva; Eufrásio Pereira Araújo; Wellington Andrade Albuquerque. Departamento de Taquigrafia, Revisão e Redação: José Oliveira Anunciação, Diretor do Departamento de Taquigrafia; Cláudia Araújo de Almeida, que se encontra aqui ao nosso lado — essa simpática senhora que tanto contribuiu como o nosso



trabalho; Cláudia Márcia Pacheco Ramos; Graciete Oliveira Pedreira; Helena Mara de Queiroz Dias — essa outra simpática senhora, que se encontra aqui à nossa esquerda —; Helycacia Guedes de Oliveira Martinelli. Meu desejo era chamá-las de belas senhoras, mas, às vezes, são casadas e têm maridos ciumentos. Então, vamos ficar com “simpáticas senhoras”. Ainda em agradecimento ao Departamento de Taquigrafia, nossos cumprimentos a José Mário dos Santos Silva; Renata Skaf e Rosane Queiroz Galvão. Assessoria Especial: Nazu Teles Garcia — nosso grande Nazu, que tanto contribuiu com os nossos trabalhos —; Adriana Moraes, assessora do Relator; Marcílio Lins, assessor da ANAC; Nelson Borges Ribeiro, assessor da INFRAERO; Marcelo Belisário dos Santos, assessor da Procuradoria da Fazenda Nacional, e Emílio Carlos da Cunha, assessor do TCU.

Quero agradecer também às assessorias dos partidos e às assessorias parlamentares dos Deputados que conviveram conosco durante esse todo tempo e que contribuíram, de maneira decisiva, para o trabalho que ora finalizamos.

Então, Sras. e Srs. Parlamentares, gostaria de fazer aqui rapidamente uma retrospectiva do nosso trabalho nesta CPI.

Quando começamos, houve uma tentativa de desacreditar a nossa CPI. Argumentava-se, no início, que a CPI teria em sua maioria Deputados da base do Governo; que o Relator era da base do Governo; que o Presidente era da base do Governo, enfim, que esta CPI não se destinaria a apurar os fatos ou a trazer a verdade; mas, antes, para escamoteá-la. Chegou-se a dizer coisas que eu, na época, reputei injustas — e continuo reputando injustas. Chegou-se a chamar esta CPI de “CPI Chapa Branca”. Uns mais exaltados chamaram-na de “CPI dos Apagados”. Eu dizia que não, que tivessem paciência, pois esta não é uma “CPI dos Apagados”. E não poderia ser diferente, pois é uma CPI que tem na condição de membro pessoas como Luciana Genro, do PSOL, conhecida no País inteiro; Fernando Gabeira; Ivan Valente, pessoas muito procuradas pela mídia naquela época — hoje, o mais procurado é o Vic Pires; (*Risos.*); Eduardo Cunha, experiente Parlamentar; assim como Cândido Vaccarezza, Pepe Vargas, Gustavo Fruet, que à época não tinham tanta projeção na mídia como essas de quem falei inicialmente. Mas a nossa CPI, serenamente, de maneira quase que silenciosa, continuou fazendo o seu trabalho. Audiências foram realizadas, documentos nos foram



enviados, enfim, nossa CPI foi levantando os problemas que existiam no tráfego aéreo brasileiro — e diga-se de passagem que o Governo não tinha a dimensão exata da crise, aliás, como foi dito de público pelo nosso Presidente Lula, que não sabia que a coisa era tão grave — e teve o grande mérito de trazer esse tensionamento para a sociedade brasileira, para uma crise grave que estava acontecendo em um setor estratégico, que é o setor aéreo nacional.

No decorrer do tempo, no curso da nossa CPI, fomos adquirindo credibilidade, pela maneira correta com que os membros vinham se conduzindo, pelos estudos que fizeram — como foi dito aqui pelo nosso Relator —, principalmente porque aqui chegamos sabendo que apenas existia avião; hoje, chegamos a uma cidade do interior do Piauí, em São Raimundo Nonato, e somos abordados por aquele amigo do Vic Pires Franco questionando-nos sobre se a manete estava na posição correta ou se foi o computador que entendeu errado o comando. Quer dizer, hoje sabemos do refinamento a que chegou a opinião da população brasileira sobre este problema que está havendo na crise do tráfego aéreo brasileiro.

A verdade é que, dado o nosso trabalho, levantando os problemas, trazendo-os à tona, desnudando a crise que existia, sem alardes, o Governo foi tomando consciência do problema. Após o acidente com o avião da TAM, o Governo sentiu que não podia mais protelar a solução dos problemas, foi quando houve a mudança do Ministro da Defesa, a mudança do Presidente da INFRAERO e de quase toda diretoria da ANAC — só restou o Presidente da ANAC. Para resumir, só não foi mudado do comando do sistema de tráfego aéreo brasileiro o Comandante da Aeronáutica.

Então, por si só, esses dados já falam pela CPI...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Foi mudado sim, Presidente. Não foi trocado depois desse acidente, mas foi trocado entre o acidente da Gol...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sim, mas estou dizendo que, depois da CPI, foi o único que não foi mudado. Refiro-me ao advento da CPI. Não estou querendo dizer que a CPI foi a única responsável por essas mudanças, mas, sem dúvida, teve um papel decisivo, porque trouxe à tona os problemas — e o Governo, que podia agir, agiu em conseqüência.



Quero aqui dizer, de maneira modesta, que tenho consciência de que a nossa CPI prestou um bom serviço à Nação brasileira. O nosso Relator Marco Maia, com a sua assessoria, com a participação de todos os senhores, elaborou um relatório, um trabalho de fôlego, com sugestões, com manifestações que, sem dúvida, serão úteis ao tráfego aéreo brasileiro. E isso nos deixa de certa maneira confortados. Depois de 5 meses de trabalho, a gente pode encerrar os trabalhos de cabeça erguida, dizendo que a nossa CPI veio sempre num crescendo de credibilidade e apresentou um trabalho importante que poderá ser utilizado agora e no futuro para a solução dos problemas do tráfego aéreo brasileiro.

Quero agradecer a cada um dos senhores e das senhoras, pela maneira respeitosa com que toleraram esta Presidência durante esses longos 5 meses.

A Deputada Luciana Genro, que tem fama de radical, de agressiva, revelou-se uma doçura de criatura. Eu não sei o que ocorreu em outras CPIs, mas nesta CPI uma pessoa não poderia ser mais doce nem agir com tanta lhanza. Evidentemente, assim se portou sem diminuir suas posições sempre firmes na defesa daquilo que acredita e pelo qual luta, o que caracteriza o seu trabalho.

Então, foi uma convivência nesses 5 meses de muita alegria, de muita felicidade, de muita harmonia, de muito entendimento. As posturas do Deputado Vic Pires Franco só serviram para aprofundar mais ainda a nossa relação afetiva. Relações afetivas têm esses problemas. Normalmente, não discutimos com pessoas que pouco conhecemos, mas discutimos com um irmão, com um amigo — e isso faz parte das relações afetivas.

Então, além de agradecer a todos, quero parabenizar os membros desta CPI pelo comportamento durante todo esse período. Fica até difícil a gente destacar a atuação de um Parlamentar. Às vezes, nas repartições, as pessoas elegem um funcionário padrão. Mas se fôssemos eleger aqui um funcionário padrão, estaríamos cometendo uma injustiça, porque quase todos aqui são “cepeístas” que podem ser padrão.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - É o senhor, Presidente, o padrão. Está eleito pelo Plenário. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Luciano Castro) - Eu não disse. Agradeço a dedicação de todos aqui nesta CPI, cada um contribuiu à sua maneira.



Quero aproveitar também a oportunidade para agradecer meu Líder, Henrique Eduardo Alves, que me confiou esta missão e, à época, disse-me: *“Marcelo, você está sendo escolhido porque você é uma pessoa equilibrada, sensata, e nessa CPI tudo indica haverá muita disputa, muita briga, e nós precisamos de uma pessoa equilibrada, sensata, que possa conduzi-la”*.

Bom, não sei se correspondi à expectativa do meu Líder, mas esforcei-me para trazer a esta CPI um clima respeitoso, de harmonia, de serenidade e uma certa solenidade que se impunha. Foi o meu propósito. Não sei se consegui, mas lutei para tanto.

Agradeço também, especialmente, o Deputado Eduardo Cunha, que com sua experiência sempre nos orientou nesta CPI e substituiu-me quando estive doente. O Deputado esteve à frente desta CPI e fez um excelente trabalho. Lá do hospital eu assistia o tempo todo à *TV Câmara*, inclusive a enfermeira perguntou-me se eu gostava tanto assim de assistir aos trabalhos da CPI? Eu disse que sim. E ela me disse: *“O senhor é o único paciente meu que assiste este programa”*. E foi isso o que aconteceu.

Então, quero deixar aqui uma palavra de estímulo e dar meus parabéns ao nosso Relator, que se houve com muita correção, isenção e dedicação. Não fomos os Relatores e tivemos muito trabalho nesta CPI, imaginem o nosso Relator, que todos os dias tinha que preparar as perguntas e fazer os relatórios... Portanto, S.Exa. e sua assessoria fizeram um excelente trabalho. Pode-se dizer tudo desse trabalho — e é evidente que não há trabalho perfeito; aquela pessoa que faz coisas perfeitas não está entre nós —, mas devemos ter consciência de que somos humanos, somos falíveis, e a obra humana é sempre imperfeita. Mas podemos dizer que votamos um relatório sério, consistente, com inúmeros dados, circunstanciado. Não houve espaço para ilações, tudo foi retirado dos relatórios parciais, das informações, das audiências que nós tivemos aqui na nossa CPI. E aquilo que o nosso Relator disse aqui de mim, que se surpreendeu positivamente comigo, eu não posso dizer o mesmo com ele, porque eu não me surpreendi, pois já esperava que ele agisse da maneira que agiu: com correção, isenção, competência e com a capacidade que lhe é peculiar.



Sendo, assim, quero agradecer a todos e dizer que lamento o encerramento dos trabalhos, pois, ao tempo que foi importante concluirmos nossos trabalhos, sinceramente, amanhã vou sentir um certo vazio. Vou acordar e saber que não haverá mais reuniões da CPI.

Lembro-me de um pássaro que existe na África. A fêmea faz o ninho no oco do pau, o macho vem com barro e veda a entrada, enquanto a fêmea fica todo o tempo chocando os ovos sem pode sair. Portanto, é o pássaro que fica o tempo todo buscando alimentos para a fêmea e para os filhos. Quando os filhos crescem, rompem aquele barro e vão embora. O pássaro fica triste sem saber o que fazer. Quer dizer, uma pessoa que estava muito atarefada poderia até sentir-se aliviada, mas eu fico triste, pois encerrou-se o trabalho a nosso cargo.

Eu penso que será essa a sensação que eu vou ter amanhã. Sentirei um certo vazio pela nossa CPI ter chegado ao fim, mas também estarei feliz, contente e com uma pontinha de orgulho. Esta CPI, tão massacrada no seu início, nos deixa hoje com um gosto de desforra ao votarmos um relatório final com tanta credibilidade, tanto do grupo da CPI, quanto no Congresso Nacional, na mídia e na população de maneira geral. Ninguém mais lê em jornais ou revistas críticas ou deboches depreciativos dos nossos trabalhos. É sinal que fizemos um trabalho sério, consistente, importante para a Nação brasileira. Acho que podemos, com certeza, dele nos orgulhar.

Concedo a palavra ao Deputado Miguel Martini.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, não vou repetir aqui os elogios que V.Exa. recebeu, mas devo dizer que V.Exa. nos conquistou a todos com a sua maneira de ser. E afirmo a V.Exa. — e, de certo modo, esse sentimento é de todos os Parlamentares e até as lideranças — que acredito que o trabalho — estou plenamente de acordo — e os resultados produzidos pela CPI foram mais do que os esperados, o que nos permite a todos nos orgulhar. Mas também pesa sobre nós a responsabilidade de criação da Comissão Especial para acompanhar a implementação e fornecer o arcabouço legal para a definitiva solução do problema da crise aérea.

Então, eu queria sugerir que os próprios Deputados se incumbam desta missão — até para que não fiquemos com muita saudade —, pois todos adquiriram



essa *expertise* ao longo do tempo, inclusive todos falamos em controle de aproximação — e não torre de controle —, assim como controle de área, defesa aérea e assim por diante. Portanto, aprendemos muito e, quando da Comissão Especial, será fundamental que a *expertise* de todos se coloque a serviço dessa legislação que precisará ser criada, para corrigirmos definitivamente o problema da crise aérea.

Muito obrigado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, antes de V.Exa. concluir os trabalhos, quero ressaltar e elogiar o papel da Subcomissão presidida pelo companheiro Rocha Loures, que teve na Vice-Presidência o companheiro Miguel Martini e na relatoria o companheiro Pepe Vargas, que fizeram em 22 dias um trabalho belíssimo, reuniram informações e dados. Os assessores e os consultores produziram um relatório de extrema importância e valia para este Relator.

Quero fazer esse registro, agradecer e homenageá-los pelo trabalho que realizaram.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Antes de encerrar os trabalhos, consulto os Srs. Membros da CPI se podemos considerar aprovada a Ata dessa presente reunião.

Os Srs. Deputados que a aprovam permaneçam como se encontram (*Pausa.*)
Aprovada.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, antes de encerrar, quero deixar claro aos Srs. Deputados que propus a V.Exa. que façamos, a partir de amanhã, um conjunto de audiências com Ministério Público Federal, Ministério da Defesa e Casa Civil da Presidência para levar o relatório da CPI e as informações às diversas autoridades e para que possamos dar andamento ao que foi produzido pela CPI. É importante que todos os Parlamentares participem dessa agenda.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O relatório final com as sugestões acatadas pelo Relator estará disponível amanhã à tarde para o público.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Eduardo Cunha.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Primeiro, quero agradecer as palavras de V.Exa.; em segundo lugar, devo lembrar a V.Exa. que ficou faltando a aprovação do requerimento para que as famílias da Gol pudessem ouvir o áudio dentro CENIPA. Eu pediria a V.Exa. que marcasse essa diligência antes de terminar o prazo desta CPI, como homenagem e em atendimento ao pleito das famílias das vítimas do acidente com o avião da Gol.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Uma observação, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Gustavo Fruet.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Há documentos que não chegaram, inclusive de ordem sigilosa, como é o caso das chamadas telefônicas; eles vão para o arquivo ou terão outro encaminhamento?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Todos os documentos serão parte integrante dos autos e vão para o arquivo da Câmara.

Nada mais havendo a tratar, está encerrada a reunião e os trabalhos da CPI da Crise do Sistema de Tráfego Aéreo.