



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: Audiência Pública	Nº: 1446/07	DATA: 5/9/2007
INÍCIO: 12h10min	TÉRMINO: 17h29min	DURAÇÃO: 4h31min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 4h31min	PÁGINAS: 124	QUARTOS: 55

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI - Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO.

SUMÁRIO: Apreciação de requerimentos constantes da pauta. Tomada de depoimento.

OBSERVAÇÕES

Há palavras ininteligíveis.  
Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.  
Houve intervenções simultâneas ininteligíveis.  
A reunião foi suspensa e reaberta por 2 vezes.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Declaro aberta a 48ª reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as causas, 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 América ExcelAire, com mais de uma centena de vítimas.

Vamos passar à Ordem do Dia.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Sr. Presidente, como sugestão, só para ouvir do Relator, se for possível. Rigorosamente nós temos até o final do mês para a conclusão da CPI.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - É verdade.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Havia o compromisso, se possível, apresentar o relatório para, nas 2 últimas semanas, haver essa discussão. Se isso prevalecer, nós só teremos sessão de depoimentos na próxima semana.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Exato.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Parece-me que esta semana já está a programação encerrada. Então, eu não sei se já tem uma programação, até porque isso vai influenciar até na votação de uma série de requerimentos que nós poderemos até aprovar, mas que não terão efeito prático nenhum.

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

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Então, diante até da posição do Relator, nós podemos até estabelecer algum procedimento de votação dentro das prioridades e com a agenda da última semana. Se for possível.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Eu teria uma sugestão, Sr. Presidente. Como sugestão.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Deputado Eduardo Valverde com a palavra.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Poderíamos escolher de consenso, de comum acordo, aprovar um requerimento. Um requerimento que seja fundamental para complementar as informações de que já dispõe o Relator. Um requerimento. Ou fazer uma oitiva de algo que seja fundamental para complementar as informações. Só precisa ter consenso.



**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Eduardo Cunha, com a palavra.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Na linha do Deputado Fruet, que eu concordo. S.Exa. sempre com muita racionalidade coloca. É claro que nós precisamos tomar uma decisão. E eu já apelo, desde já, porque acho que há 2 oitivas: uma eu acho que depende de requerimento ainda, não sei se foi aprovada ainda, do juiz lá da vara empresarial do Rio de Janeiro, que analisou o processo de falência da VARIG. Eu não sei se já foi aprovado, na forma como ele pode ser aceito. E outro que eu entendo de extrema relevância, aí, sim, a oitiva, que é a da Desembargadora de São Paulo que fez a denúncia da semana passada da utilização da norma da ANAC. Essas 2 oitivas eu entendo de extrema relevância, eu queria já fazer um apelo ao Relator e aos nossos colegas. E eu também estou aproveitando para dizer a V.Exa. que apresentei um requerimento extrapauta que visa, de uma certa forma, sanar aquela discussão da semana passada.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - A dúvida.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - A dúvida e a discussão da semana passada sobre — no período em que eu estava no exercício da Presidência, quando V.Exa. estava enfermo — as oitivas que foram feitas se tornarem convocação permanente apenas para ratificar esse ato. E, assim, dessa forma, com a ratificação desse ato, nós encerraríamos aquela dúvida da semana passada, e essas pessoas que fizeram oitivas estão convocadas, sim, permanentemente. E ficaria a critério de V.Exa. e do Relator a oitiva ou não. Porque eu também faria questão, ao fim do trabalho do técnico contratado por esta Comissão, que foi a combinação que nós fizemos de ouvir o chefe do CENIPA, após o fim do trabalho técnico do nosso consultor. Então, era a consideração que eu queria fazer a V.Exa.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem.

Deputado Gustavo Fruet, V.Exa. poderia repetir para o nosso Relator se posicionar?

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Basicamente nessa linha também, se já há uma previsão da agenda da próxima semana. E aqui por 2 razões. Primeiro, uma pragmática, nós temos aqui quase 20 requerimentos de convocação. Se for



estabelecido depoimento só semana que vem, é absolutamente impraticável a convocação de todos esses nomes. E, segundo, se será mantida aquela idéia de quando da prorrogação da CPI de que ela foi prorrogada por 30 dias, sendo que os últimos 15 dias serão destinados ao relatório. Por entender, Relator... E aqui eu falo no bom sentido, e até numa disputa saudável, no bom sentido, que valoriza a CPI. E agora a grande discussão no final da CPI, vai ser o relatório. E com 2 semanas nós teremos um certo tempo para marcar as posições no que houver convergência. E no que houver divergência provocar evidentemente um bom debate, mas a preocupação é que se o relatório for apresentado na última semana, nós corremos o risco até de não conseguir votá-lo.

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

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Se já tiver uma agenda, acolhendo a sugestão que foi apresentada pelo Deputado Eduardo Valverde, pelo Deputado Eduardo Cunha, esses 2 ou 3 nomes, praticamente fechou já a semana que vem. Então, isso é que era para ouvir de V.Exa.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - A nossa idéia, Deputado Gustavo Fruet, é manter aquela proposta de apresentar o relatório com 15 dias de antecedência, ou algo em torno de 15 dias de antecedência. Então, nós estamos trabalhando nessa perspectiva, os técnicos já estão todos eles trabalhando em cima do relatório, nós estamos fazendo quase que reuniões todos os dias tratando sobre o tema do relatório. É óbvio que o ideal para...

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - O dia 15 cai num sábado, tá? O primeiro dia útil de Câmara aqui, após o dia 15, será 18 de setembro.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Então, a data... Eu ia passar essa informação: que o dia 15 cai num final de semana. Então, a nossa idéia é na primeira reunião, no primeiro dia útil de trabalho nosso aqui, depois do dia 15, nós já fazemos a apresentação do relatório. Estamos trabalhando nessa perspectiva. É claro que toda vez que nós... Nós vamos ter depoimentos na próxima semana e se esses depoimentos forem importantes para o relatório e tiverem que estar contidos no relatório, nós teremos que exigir dos nossos técnicos todos um esforço redobrado no final de semana, durante o início da próxima semana e tal, para que a gente possa fechar com isso o relatório, mas a idéia que nós estamos trabalhando é essa.



Com relação às oitivas da próxima semana, eu quero me comprometer com V.Exas. aqui de, aprovados os requerimentos de hoje, nós, até amanhã, apresentarmos a proposta de oitivas para a próxima semana, olhando para essa questão do relatório e dos trabalhos que nós deveremos realizar na próxima semana. Já avisando que nós estamos marcando, provavelmente para a próxima sexta-feira, em São Paulo, aquele seminário que a Subcomissão está programando que vai acontecer na próxima sexta-feira. E nós vamos marcar também para a próxima sexta-feira aquelas 2 horas no simulador em Guarulhos, onde nós vamos, a partir do trabalho que está sendo realizado pelo técnico, o especialista contratado pela CPI das hipóteses do acidente envolvendo o avião da TAM.

Então, a idéia é na próxima sexta-feira que a gente vá ao seminário, aquele que será realizado em São Paulo, e à tarde a gente vá até ao simulador, que fica ali em Guarulhos, perto do aeroporto de Cumbica, onde nós vamos trabalhar todas as hipóteses que foram levantadas a partir dos dados da caixa-preta de voz e de dados e poder ali averiguar o que de fato aconteceu no acidente envolvendo o avião da TAM. Seria, digamos que formalmente, a última atividade realizada pela CPI nesse aspecto de diligências, ou de atividades com essa característica, para que a gente pudesse lá, no dia 18, apresentar o relatório e ter aí, portanto, 2 semanas de discussão e de debate para poder com isso aprovar o relatório.

Mas eu queria deixar esse prazo de hoje até amanhã. Nós temos uma audiência pela parte da manhã, na primeira hora da manhã, eu apresento a agenda da próxima semana inteira, junto com o Presidente, negociada com V.Exas., é claro. Aí eu vou consultá-los sobre isso, com as informações que nós já temos aqui em relação a esse tema. V.Exa. tem nessa lista. Eu penso, talvez, trabalhar na próxima semana — aí nós vamos dialogar sobre isso — alguns nomes. Que nós não façamos numa audiência geral, mas que nós tenhamos algumas conversas com alguns Parlamentares designados, para fazer algumas dessas oitivas, com pessoas que nós achamos ainda que sejam interessantes para o processo de investigação. O.k.?

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Só então, objetivamente, dessa relação que nós vamos votar hoje, na sua avaliação, quais são os nomes prioritários? Por que pergunto isso? Porque há uma... É evidente que, quando



houver a votação dos requerimentos, eu vou apresentar a discordância igual à lógica que está em jogo aqui. Então, eu pergunto se tem desses depoimentos alguma prioridade dentro da sua linha de investigação. (*Pausa.*)

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Eu teria 2 requerimentos desses que acho que eu talvez valesse a pena para o processo de investigação que nós ouvíssemos aqui. É o Requerimento nº 10, que... do Sr. Reinaldo Almeida Barbosa, que é Diretor de Manutenção do Sindicato Nacional dos Aeroviários, porque há aí todo o debate e discussão em relação ao tema da manutenção das aeronaves. Eu acho que nós termos uma visão dos trabalhadores. Seria um requerimento importante, uma análise importante de nós fazermos. E o Sr. Marcos Tarcísio Marques dos Santos, que é o Requerimento nº 15, que é Superintendente de Segurança Operacional da ANAC, trabalhando ainda sobre esse tema da segurança. Mas eu quero dar uma olhadinha, com um pouco mais de profundidade aqui, ainda, porque isso aqui pode... nós podemos ainda ter algumas oitivas que sejam importantes de serem ouvidas. Ponto.

Depois, nós temos uma discussão aqui que é a discussão de outros dirigentes, que é uma discussão mais política aqui que nós podemos fazer sobre quem ouvir. É claro que nós ainda temos a desembargadora...

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Sr. Presidente, Relator, vamos acertar isso aqui agora. Acho que não há divergência aqui, não. Acho que não há divergência. Acho que é possível aprovar esses 2 ou 3, e o restante rejeitar logo de cara, de pronto.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o Deputado Carlos Willian.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN** - Sr. Presidente, alguns requerimentos já feitos por mim não foram colocados em pauta. E eu, devido ao tempo que está se extinguindo, para que nós possamos finalizar e começar já com o relatório, trabalhar nesta linha do relatório... Eu estou com vários requerimentos. E entre um... já apresentei, que entrou em pauta hoje, a retirada de um requerimento, que é o Requerimento nº 3, mesmo porque possivelmente o juiz responsável pelo caso vai ser convocado aqui nesta CPI.



Então, devido ao prazo que nós temos, não temos mais condições de ter muitas oitivas, porque nós precisamos finalizar o nosso relatório. Eu queria manter a retirada desse requerimento e propor ao nobre Relator e ao Presidente que, assim como o Relator colocou que aqui somente tem 2 requerimentos que seriam *a priori* interessantes para que ele pudesse auxiliar no relatório, eu proponho aos colegas nós aprovarmos hoje somente esses Requerimentos 10 e 15, mesmo porque nós temos que ouvir, ainda nesta sessão, o Presidente da INFRAERO. Que nós aprovássemos, então, somente os Requerimentos nºs 10 e 15 hoje, e o restante nós deixaríamos para discutir depois.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Relator, eu queria fazer uma argumentação...

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

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Relator, faz parte da sua idéia tentar marcar a desembargadora para terça-feira?

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

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Se fizer parte da idéia do Relator marcar para terça-feira, eu ia dar a sugestão, então, que votássemos esses 2, e fizéssemos uma reunião deliberativa na terça-feira, após o depoimento da desembargadora. Porque até mesmo pode o depoimento suscitar a necessidade de alguma outra convocação. E aí... A gente, nesse tempo, teria condições... Que esse depoimento da desembargadora na terça-feira vai ocupar certamente o espaço de terça-feira. E alguma coisa que precisasse para quarta, quinta, ou na excepcionalidade... ou divididas em plenários, a gente aprovaria ainda esses 2. Podia ser uma alternativa. Eu estou preocupado com o extrapauta que eu quero aprovar, mas a menos que venha gente para cá, para a gente poder votar, porque não tem *quorum*.

**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, eu concordo com esse acordo, mas eu queria apenas fazer um questionamento a V.Exa. A desembargadora está confirmado que vem na semana que vem. Ela vai ser



convocada e virá na terça-feira. Ela vindo, Presidente, ela vindo, é importante a vinda, a meu ver, não só do procurador. Do procurador, claro, mas é importante a vinda do Sr. Luiz Kazumi Miyada, que foi quem fez a norma, porque ela vem aqui para tratar daquela norma inexistente, ou existente. Isso aí nós vamos decidir. Ele participou, junto com o Sr. Schittini, que eu não sei se já está...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Amanhã.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Amanhã. O Sr. Schittini participou dessa troca de *e-mails* internos, para que venha ou não venha. Então, se ele pudesse vir amanhã com o Dr. Miyada, seria bom. E o Dr. Tarcísio também, que o Relator já falou, que é o Superintendente de Segurança Operacional da ANAC. Da minha parte. E também eu queria ouvir a Mesa sobre a convocação do Dr. Milton Zuanazzi. Por quê? Como Presidente de uma diretoria colegiada, e agora, muito mais do que nunca, que ele diz que não sai, é importante que ele seja ouvido depois da desembargadora, porque a desembargadora vem aqui para falar sobre esse documento: que ela foi enganada, que a Justiça foi enganada, e ele, como Presidente, participou dessa fraude. Então é importante que ele venha aqui também. Não é porque ele está sai, não sai que nós não tenhamos que chamá-lo. Eu acho que a vinda dele aqui é importante, ele vai vir aqui para dizer se foi a Dra. Denise... Alguém tem que ser responsabilizado por isso aí.

Então é a posição que eu gostaria de registrar.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Sr. Presidente, eu sugiro que a Comissão fique pelo consenso, senão vai cair a sessão.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Eu gostaria de esclarecer ao Plenário...

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Então, vamos pelo consenso, depois vamos...

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Faz parte do meu extrapauta a solução dessa... a solução desse problema levantado pelo Deputado Vic.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Eu tenho divergência.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Agora, não vai haver *quorum* para poder...

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Eu tenho divergência aí.



**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - A menos que haja *quorum*. Só a votação do requerimento de pauta resolveria esse problema.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Isso é o que eu queria combinar com V.Exas...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu não entendi a convocação. Não vai haver pauta... não vai haver *quorum* para... Não entendi, Presidente.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Extrapauta.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas não é extrapauta. Ele está na pauta. (*Pausa.*) O Milton Zuanazzi?

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - É. Não, o requerimento extrapauta que...

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Sr. Presidente, vamos votar o consenso, Sr. Presidente. Eu vou pedir para verificação de *quorum*.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não, mas o do Milton Zuanazzi já está na pauta.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - O requerimento extrapauta...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Aqui há vários requerimentos extrapauta. Se nós formos botar em votação os requerimentos extrapauta, pelo número de pessoas que tem aqui no plenário, vai cair a extrapauta.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas o Milton Zuanazzi não está extrapauta.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Não, não é isso, não.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não estou discutindo o Zuanazzi, não.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Não há acordo, não há acordo, não há acordo para isso.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Deixa eu esclarecer ao Deputado Vic. Eu esclareci, e ele não deve ter se apercebido. Eu pedi, no requerimento extrapauta que está com V.Exa., eu pedi a confirmação da decisão que eu prolatei, no exercício da Presidência, da convocação em estado permanente não só do Dr. Milton Zuanazzi, como também de outros que foram tomados a decisão. Então esse é o objetivo. Aí, no meu ponto de vista, ele está convocado permanentemente. Vai



ser a critério da Presidência e da Relatoria a decisão se vai ou não ter a prioridade de uma nova oitiva dele. Somar aqui. O Brigadeiro Kersul, que eu gostaria que voltasse ao fim do trabalho técnico; o Coronel Camargo, que nos recebeu ontem...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Permita-me, Deputado Eduardo Cunha.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - O CENIPA também estaria em permanente; o próprio Brigadeiro Saito; o Rui Amparo, Vice-Presidente da TAM; assim como o representante do Aibus, o Mário Sampaio.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Deputado Eduardo Cunha, me permita?

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Então, o objetivo do extrapauta seria esse.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Sr. Presidente...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Eduardo Valverde.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Eu volto a ratificar a necessidade de nós votarmos os Requerimentos 10 e 15. Eu tenho divergências com relação aos demais. Então, vamos tentar construir um consenso naquilo que é essencial à investigação. Eu tenho divergência com relação aos demais. Os demais, vamos ter que discutir, e aí pode....

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas há divergência em relação ao Dr. Milton Zuanazzi?

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Tem divergência.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Há?

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Tenho divergência. Profunda divergência. Profunda. Não é pouca, não, é profunda divergência, que é desnecessário.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - De ele vir aqui?

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Sim. É desnecessário. Já veio.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas então não há necessidade, então, de a Dra. Denise... de a desembargadora vir também. Porque se ela vem para dizer que houve uma documentação fraudulenta...



**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Não houve fraude. Simplesmente é uma norma que não existia.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Então! Então o Presidente vem aqui dizer.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Mas... Não, não tem... Já foi dito pela pessoa responsável. Ora, puxa!

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Bom, eu vou encerrar...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Se já é permanente, ele pode chamar. A gente entra num consenso aqui, para que ele venha. Ele venha depois...

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Ele já está...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ela vem de manhã, ele vem à tarde.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Não há consenso. Não existe consenso. Em relação a isso, não há consenso.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - É o seguinte: nós vamos seguir o ritmo normal...

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Então vamos avançar e ser pragmáticos, votar aquilo que é essencial. Ou vamos ter que derrubar a sessão.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Eu vou apenas pedir aos Srs. Parlamentares que observem as seguintes circunstâncias. Na próxima semana, nós só vamos ter 3 dias para audiências. Então, os nomes que já foram sugeridos aqui nós vamos ter que botar num funil, porque não vai dar para ouvir todo o mundo. Porque eu concordo com o Deputado Gustavo Fruet e com o Deputado Eduardo Cunha também que o papel mais importante agora da CPI vai ser exatamente o relatório. Então nós vamos fazer, como já está programado, estabelecido pelo Relator, na próxima semana, algumas audiências, e depois, na semana seguinte, o Relator vai trazer o relatório, para que a gente possa discutir ponto a ponto aquilo que for consensual, e aquilo que tiver divergência e que precisar colocar em votação. Então, nós vamos seguir o rito normal, pedindo a colaboração de todos para sermos rápidos.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Vou pedir a V.Exa. que inclua o meu extrapauta, então.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Com certeza. Nós estávamos marcados para as 11h, e já são 12h31min. E 13h nós temos aqui a oitiva do Dr. Gaudenzi. E ainda temos que fazer um intervalo rápido.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, eu queria fazer uma pergunta à Mesa.

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

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O requerimento do Dr. Milton Zuanazzi, de convocação, ele não foi votado na semana passada. Ele volta automaticamente hoje à pauta?

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

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É o primeiro item da pauta?

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

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - É o primeiro item da pauta?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. está craque aí no Regimento.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não, eu sei. Mas esse requerimento do Deputado Eduardo Cunha...

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - É o primeiro item da pauta. Inclusão extrapauta obrigatoriamente tem de ser votada (*ininteligível*).

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Requerimento extrapauta vem antes; antecede a todos os outros requerimentos.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Então ele antecede aos requerimentos.

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

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Pela ordem, Sr. Presidente.

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

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Sr. Presidente, eu queria ter uma informação do Relator sobre a seguinte questão: nós vamos ter oitivas aqui até que dia exatamente?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Até quinta-feira da próxima semana.



**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Então, segundo o planejamento do relatório, quais são as que estão previstas, já na lista, confirmadas?

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - É, mas eu quero entender, porque isso...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Mas isso influi na votação. Não dá.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - As Comissões estão funcionando concomitantemente, Sr. Relator.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Acho que por uma questão de elegância, nobres companheiros...

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Sr. Presidente, faço minhas as palavras do Deputado Ivan.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Só para explicar aqui, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vou passar a palavra ao Deputado Marco Maia, para S.Exa...

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Em resumo, eu estava na reunião da Comissão....

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - ...repetir o que já falou.

*(Intervenções simultâneas ininteligíveis.)*

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

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

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

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Vai ter uma votação. Vamos votar no escuro?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Como sempre, Deputado Ivan Valente, V.Exa. está com a razão.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Não, não tanto assim também, não é?  
*(Risos.)*



**O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN** - Quem dá razão é o Presidente ou o Relator?

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Eu estou com uma informação aqui que a CPI nem devia estar funcionando no horário das Comissões Permanentes, porque tem uma dificuldade, não tem local, tem que esperar terminar a outra. Tem tantas questões. Não entendo essa sua má vontade, Sr. Relator. Espero que o senhor tenha boa vontade agora.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Não, não. Eu peço desculpa a V.Exa. É que, como nós estamos aqui desde das 11h discutindo o assunto, esperando, aí a gente acaba também... Mas nós acabamos de informar aqui... Deputado Ivan Valente, nós acabamos de informar aqui — eu informei — que, até amanhã de manhã, nós iremos apresentar uma proposta com o trabalho a ser realizado na próxima semana. E a nossa idéia é na primeira sessão ordinária da CPI, após o dia 15, nós já realizarmos apresentação do relatório da CPI, que será dia 18, provavelmente, na terça-feira. Então, isto possibilitará que nós tenhamos 2 semanas, aquela semana do dia 18 e a próxima semana, para fazer o debate, a discussão e para tratar sobre o relatório. E eu vou apresentar até amanhã uma proposta das oitivas que serão realizadas na próxima semana, olhando para as propostas que foram enviadas pelos Parlamentares, pelos Deputados, e também os debates que nós já fizemos aqui em relação a algumas... alguns requerimentos que serão discutidos e debatidos agora. E eu apresentei aqui 2 requerimentos, o 10 e o 15...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Pela ordem, Sr. Presidente.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - ...que eu acho que ainda são requerimentos importantes para o processo de investigação que nós estamos produzindo e que se juntam a outros requerimentos que já foram aprovados, como, por exemplo, o da desembargadora, o do procurador da ANAC — da desembargadora de São Paulo, do procurador —, dos dirigentes da ANAC que ainda têm requerimentos que vão entrar na pauta, enfim, de outros requerimentos que serão apresentados.

E, na semana que vem, além da diligência em Manaus, que está marcada para segunda-feira, nós teremos audiências da CPI na terça, na quarta e na quinta-



feira. E a idéia — estamos trabalhando, estamos negociando isso ainda — é de que na sexta-feira, quando vai haver aquele seminário da Subcomissão em São Paulo, para discutir os temas relacionados ao marco regulatório, que nós façamos também em São Paulo aquela simulação do acidente no simulador que fica em Guarulhos, na empresa que tem o simulador...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Na sexta-feira. Na outra sexta-feira. Então, segunda-feira tem a diligência em Manaus. Na outra sexta-feira, nós teríamos São Paulo, o seminário. E, concomitantemente ao seminário, nós faríamos essa atividade, essa diligência no simulador, que é numa empresa em Guarulhos, que faz todo o treinamento... que produz os simuladores e que faz o treinamento, inclusive, dos pilotos da TAM, da Gol e de outras. Mas nós não temos ainda essa confirmação, porque nós estamos definindo esta situação.

No dia 17 de setembro, nós temos aquela audiência pública com os familiares das vítimas dos acidentes da Gol e da TAM. Nós também já estamos aqui em tratativas com a Casa, porque a nossa idéia é fazer essa audiência pública no plenário da Câmara. Dia 17, fará 2 meses do acidente envolvendo o avião da TAM e nós também estaremos completando 1 ano do acidente da Gol. Então, deve-se fazer uma audiência pública para ouvir os familiares, as associações, os Parlamentares, também, sobre esse tema. E já estamos trabalhando. O Presidente está vendo com o Presidente Arlindo Chinaglia, então, para realizar essa audiência pública no dia 17. Então, isso é o que nós acumulamos até agora sobre o debate.

Há alguns requerimentos que foram apresentados que talvez nós não possamos ouvi-los em sessão geral da Comissão. Então, a idéia é que a gente possa, talvez na próxima semana... Eu vou propor isto amanhã: que alguns Deputados façam oitivas ou recolham informações sobre esses depoimentos que a gente possa se utilizar disso no relatório final. Mas nós vamos propor na seqüência, até amanhã de manhã, essa questão.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Duas questões, Sr. Relator.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Questão de ordem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos votar.



**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Sr. Presidente.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Sr. Presidente, questão de ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vanderlei Macris.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Sr. Presidente, é o seguinte: na última reunião...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Deixa eu só concluir, um minuto. Pedi ao Deputado Macris só para concluir. O Relator pode ouvir... Os Deputados podem ouvir também, mas o Relator pode ouvir também pessoas sugeridas? O Relator tem disponibilidade para ouvir pessoas, aprovadas aqui nesta Comissão ou não e... Haveria essa disposição?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Nós vamos ter que ver aqui a agenda depois, combinar direitinho e tal. Mas disposição tenho.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Está o.k.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Sr. Presidente, na última reunião, eu fiz uma questão de ordem a V.Exa. — V.Exa. ficou de responder — sobre o estado de convocação permanente do Sr. Milton Zuanazzi. Desculpe-me, eu estava numa Comissão ao lado, votando projeto de minha autoria, e não sei se isso foi tratado aqui. Mas me parece que não. V.Exa. ia nos responder se a convocação do Sr. Milton Zuanazzi estava em estado permanente ou não.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Eu gostaria de...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Essa resposta o senhor ia inclusive ver notas taquigráficas... Existia um requerimento de parte do Deputado Gustavo Fruet, de nossa autoria, de autoria do Deputado, da bancada, dizendo da convocação dele, que ele estava em estado permanente de convocação.

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

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Eu queria saber de V.Exa.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Sr. Presidente, eu queria contraditar.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Eduardo Cunha.



**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Deputado Macris, eu fiz um requerimento para sanar qualquer dúvida ou qualquer divergência que houvesse de todos aqueles que fizeram oitiva no período em que eu presidi e que nós entendemos que estava em convocação permanente. Requeri a extrapauta e vai ser votada a manutenção do estado permanente — se estão ou não estão — para evitar essa dúvida.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Evidente.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - E de... As 6 pessoas que eu entendi, naquele período que eu presidi, que ficaram em convocação permanente, são elas...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Sr. Presidente, queria dizer o seguinte...

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - ...Brigadeiro Jorge Kersul...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Está satisfeito, Deputado Vanderlei Macris?

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Não.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - ...Coronel Fernando Camargo, Brigadeiro Juniti Saito, Dr. Milton Zuanazzi, Dr. Ruy Amparo e Dr. Mário José Sampaio.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Sr. Presidente, eu tive...

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - E...

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

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Perdão.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Vanderlei Macris.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Não, não, o Deputado Eduardo não tinha concluído ainda.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Ah, o Deputado Eduardo ainda está com a palavra. Desculpe, Deputado.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Então, por isso, eu entrei com requerimento extrapauta, que tem preferência de pauta.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Claro.



**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Gostaria que fosse votado, e aí será a ratificação do ato, da decisão prolatada. Essa é a intenção que sanaria qualquer divergência que poderia ter. Mantém a convocação do Sr. Milton Zuanazzi em estado permanente, como eu entendo que ela o foi. Então, é uma forma que a gente tem de colocar a situação...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Claro.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - ...até porque houve outras pessoas que nós estamos requerendo a convocação. Então, para que não parem dúvidas, a gente resolveria de uma vez por todas.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, eu só pediria aos nobres colegas...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Questão de ordem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - ...o nosso tempo está-se esgotando. Às 13h nós temos que fazer a audiência.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Mas, Sr. Presidente, essa é uma questão... Eu tenho o maior respeito pelo Deputado Eduardo Cunha, até assinei o requerimento de S.Exa., mas eu discordo. Eu entendo que V.Exa. tem que dar interpretação em relação àquilo que aconteceu...

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

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - ...porque eu entendo que houve uma decisão já anterior de convocação permanente do Sr. Milton Zuanazzi, até porque tem mais pessoas aqui nesse requerimento do Deputado Eduardo Cunha...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Está...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - ... e pode não ter o acordo necessário para que a gente...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vanderlei Macris...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Não é?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vanderlei Macris,...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Pois não, Sr. Presidente.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Esse requerimento do Deputado Eduardo Cunha vem colaborar com os trabalhos; ele vem esclarecer qualquer dúvida que possa existir. Porque, na verdade, perdura dúvida. O Deputado Eduardo Cunha tem a convicção de que convocou permanentemente, e o trabalho que a Secretaria fez aqui não encontrou essa convocação. Então, se depender exclusivamente de mim, eu vou dizer que ele não está convocado. Então, por isso nós vamos ter que votar esse requerimento porque aí sana qualquer dúvida e ele fica permanentemente convocado. Esclarece a dúvida?

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Eu quero dizer até que concordei; assinei o requerimento.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Então?

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - A minha única preocupação, como são várias pessoas, é que isso pode dar numa questão de luta de minoria e maioria aqui, que eu acho que complica.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não, não...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Se isso não é o caso, eu acho que...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Eu acho que é exatamente para sanar essa dúvida do...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Não, tudo bem. Está bom.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - ...Deputado Eduardo Cunha, que está com toda a boa vontade para resolver a questão de uma vez por todas.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Está bem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Dr. Ubiali.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN** - Se o Presidente deixar...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Se deixarem votar! (*Risos*) Porque já está na hora de encerrar.

Deputado Dr. Ubiali, com a palavra.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Sr. Presidente, só para solicitar um esclarecimento de V.Exa. É o seguinte. Eu fui informado pela Assessoria



Parlamentar da Casa que a CPI, naquela ocasião, porque eu participei de todas as reuniões, não poderia ter se reunido porque o Regimento Interno não permite. Então, todas as decisões tomadas naquele período não seriam válidas.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não. Mas depois...

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Sr. Presidente, estou preocupado em perder o *quorum*, hein?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Eu também estou preocupadíssimo! Então vamos...

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Sr. Presidente, 1 segundo, 1 minuto, apenas.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o nobre Deputado Otavio Leite. (*Risos.*)

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Muito obrigado, Sr. Presidente. Tão-somente para solicitar a vossa compreensão e a dos colegas...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Ivan Valente, por favor! Não se retire, senão vai faltar *quorum* aqui. (*Risos.*)

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Deputado Ivan seja valente! (*Risos.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. que é tão assíduo!

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Sr. Presidente...

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

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - V.Exa. quer que eu fique aqui?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Quero. Gostaria imensamente!

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - O voto do PSOL já está garantido. (*Risos.*)

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Sr. Presidente, depois de toda essa confusão...

(*Intervenção fora do microfone. Inaudível*)

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Ah! É isso mesmo!

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - ...embora fosse adequado que o voto da Deputada Luciana Genro valesse por 2. Mas não é o caso.



Sr. Presidente, colegas, rapidamente. Uma sugestão. Em face do Requerimento nº 6, como eu disse, outrora, no Rio de Janeiro foi instalada na Assembléia Legislativa uma CPI que concluiu com um relatório robusto, denso, de fôlego acerca do problema da VARIG. Eu entrei em contato com os Deputados do Rio de Janeiro, que se ofereceram para apresentar e trazer o relatório aqui. É certo, e eu já conversei com o Presidente e com o Relator, que a nossa agenda está completamente espremida. Mas eu quero a autorização do Plenário desta Comissão para que eu faça o convite ao Deputado Estadual Paulo Ramos, para que S.Exa. mesmo traga — S.Exa. foi Deputado Federal nesta Casa — o relatório para oferecer ao Relator e se colocar à disposição dos Deputados que porventura queiram...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - É. Eu acho que...

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - ...ter alguma conversa com S.Exa. direto etc., sem precisar agendar propriamente uma oitiva com S.Exa.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Está. Eu acho que é razoável.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - É razoável?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - É razoável a solicitação de V.Exa. Nós poderíamos fazer esse convite para que S.Exa. viesse aqui...

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - É razoável?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - ... numa oitiva dessas daí, no prazo que antecederesse a uma oitiva dessas. Nós poderíamos ouvi-lo rapidamente, aí, uns 10 ou 15 minutos, em que apresentasse o relatório. Acho que...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Sr. Presidente, quero autorização para...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - ... se não houver ninguém discordante, isso aí eu acho que só pode contribuir para a CPI.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Semana que vem, não é? Está bom.

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

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Quarta-feira da semana que vem.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, eu só queria, antes dessa votação, saber da Mesa se vai convocar o Dr. Milton Zuanazzi. Porque



aprovar requerimento a gente já sabe que vai aprovar. Mas há aqui claramente uma blindagem, hoje, para trazer o Sr. Zuanazzi. Eu queria saber da importância ou não.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires Franco, se V.Exa. me perguntar, eu vou dizer “não”. Não vou convocar porque ele não está convocado. No meu entendimento, ele não está convocado.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Convocado, no entendimento de V.Exa., não está. Mas nós estamos aí com um requerimento para que se mantenha a convocação. Convocando...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O Deputado Eduardo Cunha acha que ele está convocado.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Deputado, o futuro só a Deus pertence!

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Para dirimir essa dúvida tem um requerimento extrapauta aqui que nós precisamos votar.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Em votando, eu quero saber de V.Exa. se V.Exa. vai chamá-lo para a semana que vem.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Nós só temos uma semana.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Essa questão não... Essa questão que V.Exa. está trazendo aqui é “extrapetita”! (*Risos.*)

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Tenho proposta alternativa para isso, Deputado Vic Pires Franco. Se nós não tivermos acordo para ouvi-lo numa reunião geral, a minha proposta é que, talvez, ele seja convocado, naquela idéia de que nós...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu faço questão de inquiri-lo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos à Ordem do Dia.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Vamos votar, Sr. Presidente!

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Sobre a mesa há um requerimento, do nobre Deputado Eduardo Cunha, que requer a inclusão extrapauta do Requerimento nº 633/07, de sua autoria.

*“Requeiro nos termos do art. 52 da inclusão extrapauta do Requerimento nº 633 da reunião*



*deliberativa ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito.*

*Deputado Eduardo Cunha.”*

Respaldado por várias assinaturas.

Vamos, então, à votação nominal.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Sr. Presidente, só para V.Exa. abrir para a discussão, Só por 1 minuto.

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

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Por isso que eu fiz a pergunta, no início, ao Relator. S.Exa. ficou de responder amanhã, e foi diplomático. Porque é evidente que há uma lógica. Por isso eu perguntei. Não tem sentido, vai ser inócuo. Sejam pragmáticos agora. Porque senão nós vamos estar fazendo um papel, também, que não tem sentido.

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

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Então eu fiz essa solicitação para saber qual é a intenção do Relator para a próxima semana, sob pena de fazermos um jogo aqui de — desculpe-me a expressão, mas é com todo o respeito — enganação. Porque nós vamos votar sem resultado prático nenhum. Nós somos favoráveis. Assinei o requerimento. É uma tentativa de solucionar regimentalmente. Mas tem de deixar consignado que é na expectativa e na esperança de que, pelo menos, esses nomes efetivamente sejam chamados para a conclusão da CPI.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem. O que eu preciso esclarecer é que há muitas pessoas convocadas e nós só temos 3 dias de oitivas. Então, evidentemente, nós vamos entrar num acordo para saber quais são aquelas mais importantes. Eu já pedi as sugestões. Já chegaram as sugestões da Deputada Luciana Genro...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas, Sr. Presidente, para que então votar isso se eles não são importantes?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN** - Está na pauta.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - E eu estou dizendo que não são importantes?!

Bom. Vamos à chamada nominal.



Deputado André Vargas. *(Pausa.)*

Deputado Beto Mansur. *(Pausa.)*

Deputado Carlos Zarattini. *(Pausa.)*

Deputado Eduardo Cunha.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - “Sim”, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado José Carlos Araújo. *(Pausa.)*

Deputado Leonardo Quintão. *(Pausa.)*

Deputado Marcelo Castro, Sim.

Deputado Marco Maia.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - “Sim”, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Nelson Meurer. *(Pausa.)*

Deputado Paes Landim. *(Pausa.)*

Deputado Pepe Vargas. *(Pausa.)*

Deputado Wladimir Costa. *(Pausa.)*

Deputado Antonio Carlos Mendes Thame. *(Pausa.)*

Deputado Geraldo Thadeu. *(Pausa.)*

Deputado Gustavo Fruet.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - “Sim”.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputada Solange Amaral. *(Pausa.)*

Deputado Vanderlei Macris.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Eu voto “sim”, Sr. Presidente, também imaginando que seja convocado o Sr. Milton Zuanazzi.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires Franco.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - “Sim”, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vitor Penido.

*(Pausa.)*

Deputado Dr. Ubiali.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - “Sim”.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Osmar Júnior.

*(Pausa.)*

Deputado Wolney Queiroz. *(Pausa.)*

Deputado Fernando Gabeira. *(Pausa.)*

Deputada Luciana Genro.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - “Sim”, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Cândido Vaccarezza. *(Pausa.)*

Deputado Carlos Willian.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN** - “Sim”.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Edson Santos. *(Pausa.)*

Deputado Eduardo Valverde. *(Pausa.)*

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Sr. Presidente, eu discordo e voto “não”.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputada Fátima Pelaes. *(Pausa.)*

Deputado Filipe Pereira.

**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. *(Pausa.)*

Deputado Rocha Loures. *(Pausa.)*

Deputado Sabino Castelo Branco. *(Pausa.)*

Deputado Sandes Júnior. *(Pausa.)*

Deputado Arnaldo Jardim. *(Pausa.)*

Deputado Carlos Sampaio. *(Pausa.)*

Deputado Davi Alcolumbre. *(Pausa.)*

Deputado Efraim Filho. *(Pausa.)*

Deputado Otavio Leite.



**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - “Sim”, na confiança de o Relator convocar.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Rodrigo de Castro. *(Pausa.)*

Deputado Silvinho Peccioli. *(Pausa.)*

Deputado Sérgio Brito. *(Pausa.)*

Deputado Silvio Costa. *(Pausa.)*

Deputado Fábio Ramalho. *(Pausa.)*

Deputado Miguel Martini. *(Pausa.)*

**O SR. DEPUTADO SÉRGIO BRITO** - Com licença, Sr. Presidente. V.Exa. chamou Sérgio Brito?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Sérgio Brito?! Chamei, sim.

**O SR. DEPUTADO SÉRGIO BRITO** - “Sim”.

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

Bom, 14 votantes: 13 “sim” e 1 “não”.

Aprovado o requerimento extrapauta de inclusão na pauta do requerimento de autoria do nobre Deputado Eduardo Cunha.

Há mais requerimentos? *(Pausa.)*

Há sobre a mesa 2 requerimentos de retirada de pauta. Um, de autoria do nobre Deputado Eduardo Cunha, requer a retirada de pauta dos itens nºs 17 e 18.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Requerimento de minha autoria, está certo, Sr. Presidente. Só para...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vou colocar em votação o requerimento.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovada a retirada do requerimento.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Precisa ser de todos? Só para a quebra do sigilo?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Está. Não eu contei isso porque o Deputado Carlos Willian pediu a retirada.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não. Está em votação o requerimento de autoria do Deputado Eduardo Cunha.

Agora, vamos pôr em votação o requerimento de autoria do Deputado Carlos Willian, que requer a retirada da pauta do item nº 3 da pauta.

Em votação o requerimento do Deputado Carlos Willian.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado, com votos contrários.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Verificação de voto, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Verificação concedida.

Vou fazer a chamada nominal.

Deputado André Vargas. *(Pausa.)*

Deputado Beto Mansur. *(Pausa.)*

Deputado Carlos Zarattini. *(Pausa.)*

Deputado Eduardo Cunha. *(Pausa.)*

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - “Sim”, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado José Carlos Araújo. *(Pausa.)*

Deputado Leonardo Quintão. *(Pausa.)*

Deputado Marcelo Castro. *(Pausa.)* “Sim”.

Deputado Marco Maia. *(Pausa.)*

Deputado Nelson Meurer. *(Pausa.)*

Deputado Paes Landim. *(Pausa.)*

Deputado Pepe Vargas. *(Pausa.)*

Deputado Wladimir Costa. *(Pausa.)*

Deputado Antonio Carlos Mendes Thame. *(Pausa.)*

Deputado Geraldo Thadeu. *(Pausa.)*

Deputado Gustavo Fruet. *(Pausa.)*

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - “Não”, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputada Solange Amaral. *(Pausa.)*

Deputado Vanderlei Macris. *(Pausa.)*



**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - “Sim”, Sr. Presidente. Voto a favor da manutenção do requerimento.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Então eu voto “não”.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires Franco. *(Pausa.)*

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Uma questão de ordem, Sr. Presidente.

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

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Eu vou retirar meu pedido de verificação de votação.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Estamos em processo de votação. Não pode mais interromper.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Corre o risco de cair a sessão, Deputado. Vamos fazer de conta aqui... *(Risos.)* Se for consensual, vamos permitir? *(Pausa.)*

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - *(Ininteligível)...* na lista não vai falar?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não houve pedido de verificação de *quorum*.

O requerimento está aprovado, Deputado.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Rejeitado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não, está aprovada a retirada de pauta do item 3. *(Pausa.)*

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Sr. Presidente, o primeiro item da pauta passa a ser o extrapauta, não é?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Bom, então vamos à Ordem do Dia.

Esta reunião ordinária foi convocada para apreciação de requerimentos e, às 13 horas, tomada de depoimento do Sr. Sérgio Maurício Brito Gaudenzi, Presidente da Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária — INFRAERO.



Passaremos à deliberação dos requerimentos.

Primeiro tem os requerimentos de informação.

Os itens 1 e 2 da pauta são requerimentos de informação.

Como tem sido praxe aqui da Mesa, nós vamos votar em conjunto os itens 1 e 2 da pauta.

Os Srs. Deputados que os aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovados.

Agora vamos colocar em votação o requerimento de autoria do nobre Deputado Eduardo Cunha, que é o requerimento de inclusão extrapauta, o Requerimento nº 633, que diz o seguinte: “requer a confirmação, por votação deste Plenário, da decisão por mim prolatada, no exercício da Presidência, da manutenção do estado de convocação, na forma permanente, dos seguintes depoentes desta Comissão Parlamentar de Inquérito: Jorge Kersul Filho, Fernando Camargo, Juniti Saito, Milton Zuanazzi, Ruy Amparo, Mário José Sampaio”.

Para encaminhar o requerimento. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira encaminhá-lo, em votação.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado.

Fica, portanto, prejudicado o item 9 da pauta, porque já está contido neste requerimento aqui, que é mais abrangente.

Vamos então ao item 4 da pauta, já que o item 3 foi retirado.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN** - Sr. Presidente, pode pedir uma inversão de pauta, para nós votarmos primeiro o item 10 e o item 15, que são de interesse do Relator? Poder pode. O senhor fez de conta de uma coisa, eu faço de conta... *(Risos.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - *(Risos.)* Vamos votar. A gente vota rápido.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Sr. Presidente, houve um consenso de só aprovarmos, além desse que já foi aprovado, o 10 e o 15, e o restante, de consenso, rejeitarmos?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não houve isso não.



**O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN** - Houve uma proposta de votar o 10, que eu fiz inicialmente.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Uma proposta de acordo aí. A parte mais difícil já foi resolvida já. Vamos tentar resolver a parte mais fácil logo.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN** - Sr. Presidente, não é desse tempo. Se V.Exa. votar...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos colocar em votação. Não tem jeito.

Item 4 da pauta.

Requerimento nº 580, de autoria do Deputado Carlos Zarattini, que “requer a convocação do Sr. Flávio Sganzerla, Superintendente do Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo, para prestar esclarecimentos sobre o Aeroporto de Ribeirão Preto”.

Para encaminhar o requerimento. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira encaminhar...

Tem a palavra o Deputado Gustavo Fruet, para encaminhar.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - É rápido também. Por isso que eu fiz a pergunta ao Relator, porque há toda uma lógica. Então nós vamos aprovar pelo menos 10 nomes. Somos favoráveis a todas as linhas de investigação das denúncias. Mas daí nós não teremos como... Daí vamos partir, se for o caso, ou para a obstrução ou para denunciar inclusive, ao final, a convocação de todas, e vamos insistir nas denúncias referentes aos demais aeroportos. Por isso que apresentamos aqui denúncias referentes ao Aeroporto de Macapá, ao Aeroporto de Vitória, e na reconvocação do Brigadeiro J. Carlos Pereira. Por isso que eu fiz, no início, a pergunta ao Relator. Então é esta a lógica.

Então eu peço também que se votem todos, sob pena de caracterizar que a lógica não prevalece.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos apressar.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - É faz de conta.

**O SR. DEPUTADO CÂNDIDO VACCAREZZA** - Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Cândido Vaccarezza.



**O SR. DEPUTADO CÂNDIDO VACCAREZZA** - A proposta que eu defendo é que sejam aprovados todos, e aí o Presidente e o Relator decidem quem vai ser chamado. Porque só tem 3 dias. Então deixa tudo aprovado, e aí quem vai convocar é o Presidente e o Relator.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Nós vamos então colocar em votação o item 4 da pauta.

Em votação.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado, contra o voto do Deputado Eduardo Valverde.

Item 5 da pauta.

Requerimento nº 581/07, do Deputado Carlos Zarattini, que “requer a convocação do Sr. Mauro Arce, Secretário Estadual de Transportes do Estado de São Paulo, para prestar esclarecimentos sobre o Aeroporto de Ribeirão Preto”.

Para encaminhar o requerimento. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira encaminhá-lo, em votação.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado, com o voto contrário do Deputado Eduardo Valverde.

Item 7 da pauta, de autoria do Deputado Vic Pires Franco, que “solicita a convocação do Sr. Mário Sarrubbo, promotor de Justiça no Estado de São Paulo”.

Para encaminhar o requerimento.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, eu retiro o requerimento, se V.Exa. permitir. Não?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Está em votação.

Vou colocar em votação.

Os Deputados que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado, com o voto contrário do Deputado Eduardo Valverde.

Item 8 da pauta.

Requerimento nº 585/07, de autoria do Deputado Vic Pires Franco, que “solicita a convocação do Sr. Antônio Flávio T. M. Costa, Diretor Técnico Operacional da OceanAir Linhas Aéreas”.

Para encaminhar. *(Pausa.)*



Em votação.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado.

O item 9 foi prejudicado.

Item 10, de autoria da nobre Deputada Solange Amaral, que “solicita a convocação do Sr. Reinaldo de Almeida Barbosa, Diretor de Manutenção do Sindicato Nacional dos Aeroviários”.

Para encaminhar. *(Pausa.)*

Em votação.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado.

Os itens 11 e 12, de autoria dos Deputados Vic Pires e Ivan Valente, têm a mesma finalidade: solicitam a convocação do Sr. Luiz Kazumi Miyada, Superintendente de Infra-Estrutura Aeroportuária da ANAC.

Em votação, em conjunto, os itens 11 e 12 da pauta.

Os Srs. Deputados que os aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovados, com o voto contrário do Deputado Eduardo Valverde.

Item 13, de autoria dos nobres Deputados Gustavo Fruet e Vanderlei Macris, que “requer a convocação do Sr. Carlos Fernando Mazzoco, Procurador da República no Espírito Santo, para prestar esclarecimentos a esta Comissão sobre irregularidades em obras do Aeroporto de Vitória, administrado pela INFRAERO”.

Para encaminhar. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira encaminhá-lo, em votação.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado, com o voto contrário do Deputado Eduardo Valverde.

Item 14 da pauta, dos Deputados Gustavo Fruet e Vanderlei Macris, que “requer a convocação do Sr. Rodrigo Luiz Bernardo Santos, Procurador da República, para prestar esclarecimentos a esta Comissão e contribuir para o esclarecimento de denúncias de irregularidades em obras no Aeroporto de Macapá”.

Para encaminhar. *(Pausa.)*

Em votação.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*



Aprovado.

Sempre com o voto contrário do Deputado Eduardo Valverde.

Item 15. De autoria do Deputado Vic Pires Franco, que “solicita a convocação do Sr. Marcos Tarcísio Marques dos Santos, Superintendente de Segurança Operacional da ANAC”.

Para encaminhar. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira encaminhá-lo, em votação.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado.

Item 16, de autoria dos Deputados Ivan Valente e Luciana Genro, que “requerem a convocação do Sr. Elton Soares de Oliveira, membro da Coordenação do Movimento de Luta por Moradia de Guarulhos”.

Em votação.

Os Deputados que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado.

Com o voto contrário do Deputado Eduardo Valverde.

Requerimento de Quebra de sigilo.

Item 17 da pauta.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Os nºs 17 e 18 foram retirados, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Foram retirados.

Item 19 da pauta, de autoria do Deputado Miguel Martini, que “requer a quebra do sigilo bancário, fiscal e telefônico dos membros da Diretoria da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC. Sr. Leur Lomanto, Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC, desde a posse no cargo”.

Para encaminhar o requerimento.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Para encaminhar, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Para encaminhar, concedo a palavra ao Deputado Eduardo Cunha.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Vou encaminhar contrariamente por dois motivos: primeiro, porque não há tempo para mais nada com relação a esse ponto.



Segundo ponto: nós não vamos quebrar o sigilo de quem nem sequer veio prestar esclarecimentos a esta Comissão. Essa é uma atitude que não vai crescer nada. E vamos encaminhar o voto contrário não só dessa quebra de sigilo, como, na seqüência, de todos os pedidos de quebra de sigilo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos então colocar em votação.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Sr. Presidente, pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Eduardo Valverde.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Eu queria encaminhar favoravelmente, Sr. Presidente.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Em conjunto, pode botar em votação em conjunto, já que tudo é quebra fiscal.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não pode porque são pessoas diferentes.

Em votação.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Rejeitado.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Sr. Presidente, pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Vanderlei Macris.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Quero registrar o meu voto contrário. O meu voto é favorável; a votação foi contrária.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Sim, com voto contrário do Deputado...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Eu quero registrar o meu voto favorável.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. O Deputado Vanderlei Macris registra o voto favorável.

Rejeitado.



Item 20, de autoria do Deputado Miguel Martini, que “requer a quebra do sigilo fiscal e telefônico dos membros da Diretoria da ANAC e do Sr. Jorge Luiz Brito Velozo, Diretor da Agência”.

O Deputado Eduardo Cunha já encaminhou voto contrário.

Em votação.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Rejeitado.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Quero registrar meu voto favorável.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Registrado o voto favorável do Deputado Vanderlei Macris.

Item 21 da pauta.

O Deputado Miguel Martini “requer a quebra do sigilo bancário, fiscal e telefônico do Sr. Milton Zuanazzi”.

Em votação. *(Pausa.)*

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão.

Rejeitado.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Voto favorável, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Com voto favorável do Deputado Vanderlei Macris.

Item 22, do Deputado Miguel Martini, que “requer a quebra do sigilo bancário, fiscal e telefônico do Sr. Josef Barat”.

Em votação.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Rejeitado.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Voto favorável.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Com voto favorável do Deputado Vanderlei Macris.

Item 23 da pauta, do Deputado Miguel Martini, que “requer a quebra do sigilo fiscal e telefônico da Sra. Denise Maria Aires de Abreu”.

Em votação.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*



Rejeitado o item 23 da pauta, com voto favorável do Deputado Vanderlei.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Verificação de votação, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Verificação concedida.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Este aqui é solicitação de verificação de voto, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Perfeito. Verificação concedida.

**O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS** - Qual, Sr. Presidente?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Item 23 da pauta. Deputado André Vargas.

**O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS** - "Não".

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Beto Mansur.

*(Pausa.)*

Deputado Carlos Zarattini.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - "Não".

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Eduardo Cunha.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - "Não", Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado José Carlos Araújo. *(Pausa.)*

Deputado Leonardo Quintão. *(Pausa.)*

Deputado Marcelo Castro. "Não".

Deputado Marco Maia. *(Pausa.)*

Deputado Nelson Meurer. *(Pausa.)*

Deputado Paes Landim. *(Pausa.)*

Deputado Pepe Vargas. *(Pausa.)*

Deputado Wladimir Costa. *(Pausa.)*

Deputado Antonio Carlos Mendes Thame. *(Pausa.)*

Deputado Geraldo Thadeu. *(Pausa.)*

Deputado Gustavo Fruet.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - "Sim"



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputada Solange Amaral.

*(Pausa.)*

Deputado Vanderlei Macris.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - “Sim”.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires.

*(Pausa.)*

Deputado Vitor Penido. *(Pausa.)*

Deputado Dr. Ubiali. *(Pausa.)*

Deputado Osmar Júnior. *(Pausa.)*

Deputado Wolney Queiroz. *(Pausa.)*

Deputado Fernando Gabeira. *(Pausa.)*

Deputada Luciana Genro. “Sim”? “Sim.”

Deputado Vic Pires Franco.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - “Não”, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires, “não”.

Deputado Cândido Vaccarezza. *(Pausa.)*

Deputado Carlos Willian.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN** - “Não”.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Edson Santos.

*(Pausa.)*

Deputado Eduardo Valverde.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - “Não”.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputada Fátima Pelaes.

*(Pausa.)*

Deputado Filipe Pereira.

**O SR. DEPUTADO FILIPE PEREIRA** - “Não”.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Léo Alcântara.

*(Pausa.)*

Deputado Luiz Fernando Faria. *(Pausa.)*

Deputado Nelson Pellegrino. *(Pausa.)*

Deputado Rocha Loures. *(Pausa.)*

Deputado Sabino Castelo Branco. *(Pausa.)*



Deputado Sandes Júnior. *(Pausa.)*

Deputado Arnaldo Jardim. *(Pausa.)*

Deputado Carlos Sampaio. *(Pausa.)*

Deputado Davi Alcolumbre. *(Pausa.)*

Deputado Efraim Filho. *(Pausa.)*

Deputado Otavio Leite. *(Pausa.)*

Deputado Rodrigo de Castro. *(Pausa.)*

Deputado Silvinho Peccioli. *(Pausa.)*

Deputado Sérgio Brito.

**O SR. DEPUTADO SÉRGIO BRITO** - “Não”.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Silvio Costa.

*(Pausa.)*

Deputado Fábio Ramalho. *(Pausa.)*

Deputado Ivan Valente. *(Pausa.)*

Deputado Miguel Martini. *(Pausa.)*

Ivan Valente, não; não considerar.

Três a favor e onze contra.

O requerimento foi rejeitado.

Item 24, dos Srs. Gustavo Fruet e Vanderlei Macris, que “requer a transferência a esta Comissão do sigilo telefônico da Sra. Denise Abreu, Diretora da ANAC, Agência Nacional de Aviação Civil, com vistas a esclarecer a eventual ocorrência de fato determinado e possivelmente delituoso pertinente ao objeto desta CPI e relativo a possíveis irregularidades no desempenho de atribuições legais de regular e fiscalizar o transporte aéreo nacional”.

Para encaminhar o requerimento, o nobre Deputado Gustavo Fruet com a palavra.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Sr. Presidente, falo isto também em respeito à Dra. Denise, que saiu, já pediu renúncia da ANAC, até para que não se tome a posição só de condená-la ou torná-la a responsável ou a parte visível da crise que se instalou sobre a Agência.

Independente de divergências ou de opinião pessoal que possa ter com relação à Dra. Denise, neste requerimento nós concentramos o sigilo telefônico, por



quê? Em razão da denúncia de que poderia haver algum tipo de relação com o empresário Dr. Carlos Ernesto Camargo, dentro da lógica de que mais do que o poder da investigação é o dever da investigação.

Então, para que não se caracterize omissão. E porque é a melhor forma de se estabelecer se houve algum tipo de relacionamento, de contato ou algum indício é que nós fizemos esse pedido para transferir os dados telefônicos só no período da ANAC, lembrando que o Senado já aprovou, parece-me, a transferência de sigilo fiscal, bancário e telefônico a partir de 2003, ou seja, muito antes de a Dr. Denise ser indicada ou tomar posse na ANAC.

Então, nós nos concentramos no período que foi objeto da denúncia e da investigação. Daí a restrição, sem juízo, insisto, com relação a eventual desvio, mas especificamente com relação a esse relacionamento com os dados telefônicos.

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

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Contrário, Sr. Presidente. Para encaminhar voto contrário.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O nobre Deputado André Vargas com a palavra.

**O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS** - Sr. Presidente, também no apelo ao bom senso, não há nenhuma evidência, inclusive da própria contradita do Brigadeiro lá na CPI do Senado, onde o Senador Demostenes Torres disse que o Brigadeiro amarelou, ou seja, não confirmou aquelas denúncias que eventualmente teria feito. Na verdade, não foram denúncias, foram ilações de fatos que inclusive não ocorreram. Quer dizer, nós vamos começar a quebrar sigilo de gente porque pessoas falaram e para nós fazermos uma investigação. E no meu entendimento, está fora do foco desta CPI, que é investigar o caos aéreo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o Deputado Vanderlei Macris.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Sr. Presidente, na mesma linha do Deputado Gustavo Fruet, quero também dizer que a nossa posição não é individualizada, até porque nossa votação foi na quebra de sigilo de todos os diretores da ANAC, foi votação favorável da nossa bancada. Então, não é nenhuma questão individualizada.



Acontece, Sr. Presidente, que isso tudo foi fruto de uma denúncia, este caso especificamente, concentração desse sigilo telefônico da Dra. Denise. Nós solicitamos a presença aqui do Sr. J. Carlos para também participar de um debate conosco e foi rejeitado pela base, pela maioria do Governo. Portanto, nós nos sentimos impedidos de aprofundar essa investigação, que era muito importante para esta CPI.

Eu queria só registrar esse fato.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Eu quero comunicar à Casa que o Dr. Gaudenzi já se encontra. Então, nós precisamos acelerar porque nós vamos fazer um breve intervalo.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Só para registrar esse fato em meu nome, como fez o Deputado Gustavo Fruet também.

Muito obrigado.

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

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem. Vamos colocar em votação o requerimento.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Rejeitado o requerimento.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Com voto favorável da minha parte, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Com voto favorável do Deputado Vanderlei Macris e Gustavo Fruet.

Item nº 25 da pauta, de autoria dos Deputados Vanderlei Macris e Gustavo Fruet, que “requerem a transferência de dados relativos ao sigilo telefônico do Sr. Carlos Ernesto Camargo com vista a esclarecer a eventual ocorrência de fato determinado e possivelmente delituoso pertinente a objeto desta CPI e sobre possíveis irregularidades no desempenho de atribuições legais de regular e fiscalizar o transporte aéreo nacional”.

Para encaminhar o requerimento...

Em votação.



Os Deputados que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Aprovado, Sr. Presidente.  
Aprovado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Aprovado o requerimento.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Verificação.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Não cabe mais, Sr. Presidente.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Verificação.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Está no interstício já, não cabe mais.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Por que não cabe? Não tem interstício isso aqui.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não cabe.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Há?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não pode pedir outra verificação, porque o interstício é... não cumpriu.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Mas qual foi o outro, Sr. Presidente?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Então, aprovado o Requerimento de nº 25.

Srs. Deputados e Deputadas, vamos suspender a sessão por 20 minutos, para começar a audiência com o Dr. Gaudenzi, que já se encontra na Casa. Está suspensa a sessão até as 13h30min.

*(A reunião é suspensa.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Declaro reaberta a 48ª reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar a crise do Sistema Aéreo Brasileiro.

Nós temos hoje como convocado, o Sr. Sérgio Maurício Brito Gaudenzi, Presidente da Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária — INFRAERO, que já está sentado aqui ao nosso lado.

Para atender às formalidades legais, foi firmado, pelo depoente, termo de compromisso, que integra o formulário de qualificação cujo teor faço a leitura: *“Faço,*



*sob palavra de honra, a promessa de dizer a verdade do que souber e me for perguntado”.*

Dr. Sérgio, nós vamos passar a palavra a V.Sa., e o tempo regimental, aqui, é de 20 minutos, mas V.Sa. se sinta à vontade para utilizar o tempo que lhe convier e julgar necessário para tornar sua exposição o mais clara possível. Esta Comissão tem assumido essa postura desde o primeiro depoimento e assim, que já estamos chegando ao final da nossa CPI, nós faremos.

Então, vou passar a palavra ao Dr. Sérgio Gaudenzi, para que ele possa fazer sua exposição inicial, se assim lhe convier.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Sr. Presidente, Sr. Relator, Exmos. Sras. e Srs. Parlamentares, quero, inicialmente, dizer da minha enorme alegria de retornar a esta Casa, onde passei 4 anos como Deputado Federal, e fico muito feliz sempre que tenho a oportunidade de rever inclusive colegas daquela época aqui na Casa. Eu não vou, na verdade, fazer uma exposição, quero fazer algumas colocações sobre a empresa que eu assumi há menos de um mês, no bojo de uma crise, e dar às Sras. e Srs. Parlamentares a idéia do que se pretende fazer nos próximos meses com relação à INFRAERO. Em primeiro lugar, eu gostaria de fazer uma separação das atividades da empresa. O que cabe à INFRAERO dentro desse quadro da aviação no Brasil? A INFRAERO é uma empresa responsável por infra-estrutura aeroportuária. Ou seja, nós somos responsáveis por pistas, pátios de estacionamento, embarque e desembarque de passageiros e pela logística de carga. Isso é o que cabe à INFRAERO. Porque, às vezes, há uma certa divulgação equivocada da imprensa de que a INFRAERO seria responsável por malha aérea, por modificação de itinerários de vôo e até por fiscalização de empresas. A INFRAERO não tem essas atribuições. A atribuição da INFRAERO é única e exclusivamente a infra-estrutura aeroportuária. Para realizar essa tarefa, a INFRAERO dispõe de cerca de 12 mil servidores no seu quadro e utiliza-se de um pouco mais de 13 mil terceirizados. Então, na verdade, são em torno de 25 mil pessoas em todo o Brasil operando na empresa. E a INFRAERO é responsável por 67 aeroportos, dos quais 10 são superavitários e 57 são deficitários. Esses 10 superavitários, evidentemente, cobrem as despesas daqueles que não são... que são aeroportos que dão prejuízo, mas que se situam em localidades que precisamos



atender para a população brasileira e esse *mix* entre os aeroportos que são superavitários e os que são deficitários nos permite fazer esse atendimento. Nós temos, nestas quase 4 semanas, feito uma análise do vôo com o avião voando — não é muito fácil, porque nós temos que responder à população. Acredito que, de certa forma, alguma coisa já se acomodou, pelo menos no que diz respeito a horários, à frequência e à regularidade de vôos, mas ainda há muito o que fazer. A nossa análise das pistas, por exemplo, já indicou rapidamente a intervenção na pista de São Paulo, de Guarulhos, a conclusão na pista de Congonhas, nós vamos imediatamente começar um trabalho na do Santos Dumont, no Rio, e em mais algumas pistas que estão necessitando de melhorias urgentes e, eu diria, fundamentais, porque atendem a um quesito básico da aviação, que é quesito segurança. Então, na nossa gestão da INFRAERO, o dado segurança será sempre o dado prioritário. Em seguida, o embarque e o desembarque de passageiros, porque o passageiro paga, e não paga barato, e precisa ter o atendimento qualificado nos aeroportos. Nossas receitas operacionais somam, para o exercício — é uma estimativa para o exercício —, 2 bilhões e 200 mil, 2,2 bilhões serão nossas receitas operacionais para uma despesa operacional da ordem de 1,8 bilhão. Então, há um saldo a ser aplicado em melhoria de aeroportos — e não só melhoria física de pistas, como também melhoria no que diz respeito a equipamentos de segurança para vôo. Nós temos incluídos no PAC um número razoável de projetos que se somam ao orçamento da empresa e que produzem mais cerca de meio bilhão para aplicação específica. Poderia listar os aeroportos, se for o desejo dos Deputados, que receberão benefícios a partir do PAC. Quase todos os grandes aeroportos terão algum melhoramento, mas também alguns aeroportos menores receberão, também, melhoramentos. Presentemente, 3 são mais críticos. Fora Guarulhos e Santos Dumont, 3 são mais críticos: o de Vitória, o de Goiânia e o de Macapá, sendo que Vitória e Goiânia já praticamente resolvido. Houve um problema com o Tribunal de Contas, que apontou sobrepreço, mas é um... já se conseguiu uma solução com o Tribunal de Contas. Macapá é um pouco mais complicado, porque a líder do consórcio foi inabilitada para trabalhar com o Governo: a Construtora Gautama. Então, esse pode demorar mais um pouco, a menos que o Tribunal de Contas aceite uma outra solução, que seria retirar a habilitação de todo



o consórcio e partir para o segundo colocado na licitação. Nós estamos negociando isso com o Tribunal de Contas. A capacidade nossa, em termos de aeroportos, eu diria que é bastante razoável. Nós temos alguns aeroportos ainda com algumas dificuldades, mas muito mais em função da malha e do tempo de ocupação do que da capacidade do aeroporto. São aeroportos que concentram vôos num período curto. Então, há uma dificuldade de embarque e desembarque por essa concentração, mas um reexame da malha pode, espaçando os vôos, permitir que esses aeroportos só operem ainda por alguns anos sem necessidade de ampliação. Era uma cultura da casa a cultura da construção. Essa era uma cultura, eu diria, uma cultura INFRAERO, uma cultura da construção. Nós estamos tentando modificar um pouco essa cultura para a cultura do melhor aproveitamento, da racionalidade e da manutenção, porque a cultura da construção, muitas vezes, impedia o trabalho da manutenção. E, em inúmeros casos, a manutenção se fazia já quando não havia quase possibilidade de se utilizar o aeroporto. Então, ela é muito mais cara e funciona, para o usuário, de forma até perversa, porque impede o vôo, quando, havendo a cultura da manutenção, nós não precisaríamos sequer fechar algumas dessas pistas desses aeroportos. A idéia da racionalidade preside, hoje, a direção da empresa. E nós estamos estudando com o DECEA. E temos tido um entendimento muito bom com o DECEA para uma revisão geral na malha, permitindo uma utilização dos aeroportos em tempos muito maiores. Isso nos foi colocado logo na primeira semana, numa reunião de uma CPI aqui, quando a ANAC apresentou um quadro, dando o esgotamento de pistas e de aeroportos em um tempo muito curto, o que nos parecia realmente, em princípio, uma tarefa enorme refazer tudo em tão pouco tempo. Não era exatamente isso. O esgotamento se daria se nós operássemos nas condições atuais, de forma não racional na distribuição da malha. Mas, com a racionalidade da malha, nós teremos, seguramente, nos aeroportos que em princípio seriam imediatamente, talvez, até fechados, a possibilidade de operar, por alguns anos, só na racionalidade dos vôos. A nossa malha é uma malha concentrada, é uma malha que opera em tempo muito menor do que o tempo do dia que poderia utilizar. Portanto, não utiliza as 24 horas do dia. Utiliza pedaços do dia. Aqui em Brasília é um exemplo claro. O aeroporto de Brasília, entre meio-dia e 5h, é um aeroporto quase vazio; e a partir de 5h há uma



concentração absurda de aviões. Então, isso é uma falta de racionalidade na malha. Se nós partíssemos para a construção, nós iríamos fazer mais outro satélite, mais outra pista, e acabaria não resolvendo, quando você pode resolver isso havendo uma malha racional. O DECEA já está, também, seguindo essa mesma linha. E nós já estamos trabalhando nesse sentido. Talvez isso reduza, e muito, a necessidade de obras caras em aeroportos. Não deixaria também de fazer — porque falei em obras — um reparo: a tabela que hoje existe para o setor é uma tabela absolutamente inadequada. Qualquer licitação que se faça hoje, na área aeroportuária, vai apresentar o famoso sobrepreço. Na verdade, uma parte é, de fato, sobrepreço, mas há uma outra parte, que eu diria até maior, que não é sobrepreço. É uma tabela inadequada para o setor. É a utilização, por exemplo, de indicadores de construção civil, corrente, em obras de aeroporto. Então, sempre haverá uma anotação de sobrepreço por uma tabela inadequada. Nós já entramos em contato com o Tribunal de Contas, e o Tribunal de Contas aventou a possibilidade de haver uma tabela INFRAERO. E, havendo essa tabela INFRAERO, o Tribunal seguiria essa tabela. Seguramente, nós devemos entregar isso no prazo máximo de uns 30 dias ao Tribunal. Nós vamos ter muito menos sobrepreço em obras só pela correção da tabela. E o sobrepreço apontado atrapalha, como é o caso de Vitória e Goiânia, que foram obras paralisadas por força, inicialmente, de decisões do Tribunal, que apontava o sobrepreço. Bem, eu, na verdade, prefiro responder as indagações, porque posso estar falando sobre algumas coisas que não são do interesse específico da Comissão. Então, eu prefiro responder as indagações, porque nós poderíamos ir mais diretamente ao foco.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Concluiu? *(Pausa.)* Sendo assim, nós agradecemos ao Dr. Gaudenzi pela sua exposição e vamos passar à fase de inquirição, concedendo a palavra ao nobre Relator, Deputado Marco Maia, pelo tempo que julgar necessário.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Boa-tarde, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados; boa-tarde a todas e a todos os presentes; boa-tarde, Sr. Sérgio Maurício Brito Gaudenzi, Presidente da INFRAERO. De imediato, agradeço a presença de V.Sa. nesta CPI. Aproveito a oportunidade para desejar que o seu desempenho à frente da INFRAERO seja exitoso e que atenda plenamente à expectativa que todos



depositamos em seu trabalho, especialmente para a superação deste difícil momento pelo qual passa o setor aéreo nacional.

Em relação a esta CPI, Sr. Sérgio Gaudenzi, a mesma foi constituída com o propósito de investigar as causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada principalmente após o acidente aéreo envolvendo um Boeing da GOL, no dia 29 de setembro do ano passado. Infelizmente, um segundo acidente veio a ocorrer em meio aos trabalhos desta CPI, mais precisamente no dia 17 de julho passado, envolvendo uma aeronave da TAM, no Aeroporto de Congonhas, terminal administrado pela INFRAERO. Por conta desse segundo acidente, Sr. Gaudenzi, os trabalhos desta Comissão passaram, também, a se focar na investigação das causas e das responsabilidades dessa tragédia, bem como na sua relação causal com o objeto desta CPI.

Informo a V.Sa. que, antes de ouvirmos o seu depoimento, já prestaram declarações a esta CPI 4 ex-Presidentes da INFRAERO, sendo que o Brigadeiro José Carlos Pereira, a quem o senhor sucedeu, aqui compareceu por 2 vezes, o que já nos permite conhecer boa parte dos problemas e desafios colocados para a empresa que V.Sa. agora administra.

Considerando, Sr. Sérgio Gaudenzi, que V.Sa. veio assumir o cargo após a ocorrência...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Sr. Relator, se V.Exa. me permite...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Pois não.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - ...quero comunicar à Casa que se encontra presente, para honra nossa, o Deputado Henrique Eduardo Alves, grande Líder do PMDB, nosso Líder.

Obrigado, Relator.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Gostaria de reafirmar aqui a saudação, eu que tive a oportunidade e a grata satisfação de ter sido Vice-Presidente da Comissão do Trabalho, sob a Presidência do Deputado Henrique Eduardo Alves. E quero confessar, Presidente, que aprendi muito com o Deputado Henrique Eduardo Alves, que é uma pessoa... um Deputado comprometido com os interesses do povo brasileiro e que tem uma trajetória que orgulha a todos nós, Deputados. Sem contar



que é o Deputado com o maior número de mandatos desta Casa, o Deputado Henrique Eduardo Alves, apesar de jovem.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Só 10 mandatos.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Só 10 mandatos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Consecutivos.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Consecutivos. Considerando, Sr. Sérgio Gaudenzi, que V.Sa. veio assumir o cargo após a ocorrência dos 2 trágicos acidentes, em meio à crise do setor, seu depoimento torna-se fundamental para que possamos cruzar muitas das informações que esta Comissão já reuniu sobre a referida crise, com as ações de curto, médio e longo prazos previstas pela sua gestão. Assim, inicio as minhas perguntas a V.Sa. tratando de todos esses temas. Mas, primeiro, para que todos possam conhecê-lo, eu gostaria de fazer algumas perguntas sobre a sua experiência profissional e sobre a sua gestão na INFRAERO. V.Sa. poderia nos relatar quais foram as suas experiências em gestão pública ou empresarial antes de assumir o comando da INFRAERO?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu vou começar no Ministério da Previdência Social. Eu fui Secretário-Geral do Ministério da Previdência Social, fui Secretário da Fazenda do Estado da Bahia, fui deputado estadual, Relator da Constituição do Estado da Bahia — Constituição Estadual —, fui Deputado Federal e aqui estive por 3 anos na Comissão de Finanças e Tributação, por 2 anos na Comissão de Orçamento e por 1 ano na Comissão de Relações Exteriores. Retornei à atividade privada. Tinha uma empresa de consultoria, atividade privada. Fui convocado, há 3 anos, também depois de um grave acidente, para presidir a Agência Espacial Brasileira, depois que houve o acidente com o VLS em Alcântara. Por 3 anos presidi a Agência Espacial e saí da presidência da Agência Espacial para ocupar a presidência da INFRAERO. Eu sou de formação engenheiro civil e tenho uma breve passagem pelo magistério na Faculdade de Ciências Econômicas, onde lecionei a cadeira de Política e Programação Econômica.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Quais são ou foram os critérios considerados por V.Sa. ou a que teve de se submeter para a escolha das pessoas que comporão as 5 Diretorias da INFRAERO em sua gestão, bem como para ocupar qualquer uma das Superintendências? Nós tivemos a informação de que já houve



mudanças na Diretoria de Operações, na Diretoria de Administração e na Diretoria de Engenharia da INFRAERO. Gostaria que V.Sa., se puder, nos informasse quais foram os critérios, como V.Sa. trabalhou essas questões todas na montagem da equipe.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu recebi do Ministro Jobim ampla liberdade de escolha para compor a Diretoria e tomei a decisão de alterar toda a Diretoria, até porque havia problemas na empresa, havia algumas investigações em curso e se eu modificasse uma parte da Diretoria e não modificasse a outra poderia ser quase que uma indicação de responsabilidade de alguém que eu não teria como fazer, não é uma tarefa minha. Então, eu preferi alterar toda a Diretoria e fui buscar nomes absolutamente técnicos para a composição da Diretoria. O meu Diretor Administrativo foi meu adjunto no Ministério da Previdência. É formado em Administração Pública. É um homem que trabalhou a vida inteira no serviço público, inclusive federal. O Diretor de Engenharia é um engenheiro do chamado Grupo da PUC do Rio de Janeiro. Um engenheiro com uma larga experiência, não só em pavimento como também na área de ferrovia, de metrô, de grandes estruturas, de barragens, de portos. Um engenheiro com um belo currículo. O Diretor de Operações eu fui buscar no Comando da Aeronáutica, o Tenente-Brigadeiro-do-Ar Cleonilson Nicácio, que era o Chefe do Estado-Maior da Defesa, que tem uma vasta experiência na parte de operações, inclusive faz uma interface muito boa com o próprio DECEA. Provavelmente na próxima reunião do Conselho, que será na próxima semana, nós deveremos estar preenchendo os 2 últimos cargos, de Diretor Financeiro e de Diretor Comercial.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Qual é o nome do Diretor de Engenharia?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Severino Pereira.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - O.k.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Quanto às superintendências, nós adotamos o critério de que até à superintendência regional nós deveríamos trabalhar com os servidores da INFRAERO. A INFRAERO — essa foi até uma certa surpresa para mim, eu não conhecia muito bem a origem de grupos de pessoas que vinham da INFRAERO e fui conhecer na INFRAERO — tem



um excelente quadro técnico. Eu diria que é um quadro técnico que fica muito próximo ao da PETROBRAS, do Banco do Brasil, é um excelente quadro técnico. Então, nós fizemos uma colocação ao Ministro, que concordou, que até o nível de superintendente regional nós trabalhássemos com a carreira, ou seja, com as pessoas da casa, que ingressam por concurso e que têm de fazer uma série de cursos dentro da empresa para conseguir ascender a esses cargos. Já nos cargos de assessoria há a possibilidade de se trazer alguém que não seja da casa. Isso também não é ruim, porque pode arejar um pouco, é alguém que pode ter uma outra idéia, enfim, interagir com os da casa. Então, o critério foi um critério basicamente técnico para preenchimento dos cargos da empresa.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.K. Algumas perguntas sobre as resoluções do CONAC. O Conselho de Aviação Civil emitiu uma série de resoluções logo após a posse do Sr. Ministro Nelson Jobim no Ministério da Defesa, em julho passado. Entre as prioridades de curto prazo estabelecidas para o setor está a reorganização do transporte aéreo em São Paulo, cujas determinações estão na Resolução nº 6. Como estão os preparativos nos aeroportos de Guarulhos, Campinas, Jundiaí, Confins e do Rio de Janeiro para receber os vôos e os passageiros procedentes de Congonhas?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Nós conseguimos fazer o fechamento parcial de Guarulhos sem grandes dificuldades. Havia um certo temor de que se estabelecesse o caos em Guarulhos. Em Guarulhos tinha que ser feita a pista, o problema de Guarulhos era no centro da pista, muito mais do que nas cabeceiras, então tinha que se interromper. Nós fizemos um cronograma para atrapalhar o mínimo possível. E eu acho que a obra vai caminhando bem, nós devemos concluir no prazo. Depois haverá uma interrupção, porque entra a alta estação, e faremos a última parte depois da alta estação. Então, Guarulhos acho que está caminhando bem. O Aeroporto de Viracopos entra como aeroporto auxiliar, tem uma excelente pista, uma sala de embarque também muito boa. Havia um pequeno problema no *check-in*, que foi resolvido tirando alguns *boxes* comerciais da área do *check-in* e passando-os para uma outra área, e dando mais espaço aos passageiros. Em Congonhas nós estamos concluindo esta semana a obra do *grooving*, que era a mais rápida que deveria ser feita. Então, eu acho que, com



relação a esses 3, não há dificuldade. Eu acho que o trânsito dos aviões está se fazendo com tranqüilidade na área de São Paulo. Jundiaí. Jundiaí é um aeroporto do Estado de São Paulo que está operando com aviação geral. Mas Jundiaí é uma operação da... é um aeroporto do Estado, não é um aeroporto que a INFRAERO seja responsável, mas ela cobriu muito bem uma parte da solução, que foi a solução da chamada aviação geral. E Jundiaí está cobrindo bem. Confins. Confins é um belo aeroporto, que pode ser muito melhor utilizado e que seguramente será na redistribuição da malha. É um aeroporto de excelentes condições. E, realmente, o Galeão, esse tem um problema. O Galeão é um aeroporto claramente subutilizado, poderia ter uma capacidade muito maior; o Galeão é um aeroporto subutilizado. O Galeão tinha a base da VARIG, que funcionava basicamente no Rio. Com a saída da VARIG, o Galeão ficou subutilizado. Nós estamos reexaminando, e no novo traçado da malha isso deve ser levado em consideração, para uma utilização do Galeão, que é um excelente aeroporto. Precisa, é claro, de uma recuperação na estação de passageiros, mas é um excelente aeroporto, com pista de 4 mil metros e uma segunda pista de 3 mil e 500 metros. Então é um excelente aeroporto, tem ótimas condições e deve ser melhor utilizado. Essa distribuição deverá ser feita já sob a coordenação do CONAC, que é um órgão que eu acho que faltava. Trabalhavam 3 pernas, cada uma fazendo a sua parte, sem muita interligação: o DECEA na parte das rotas e do controle do tráfego aéreo; a INFRAERO na infraestrutura portuária; e a ANAC como uma representação da sociedade que deveria, em princípio, fiscalizar até os outros e as companhias. Agora, com o CONAC, eu acho que nós vamos ter realmente um agrupamento maior e uma ligação muito mais próxima dos órgãos que atuam no setor.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Ok. E os recursos que estão disponíveis são suficientes para essas obras todas que precisam ser realizadas, para os investimentos que são necessários ao setor?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - No caso nosso, da INFRAERO, eu diria que sim. Há um reforço do PAC que ajuda muito, claro, mas eu diria que o problema não será de recursos. Eu diria até que alguma demora deve ser feita no início para se verificar da necessidade ou não de se fazer algumas ampliações que podem, a partir de uma redistribuição da malha, não se tornar tão



urgentes. E poderiam entrar outras que podem ser mais urgentes. Nós estamos trabalhando nisso com a rapidez que podemos. Nós temos um mês na empresa para refazer isso para que não se ponha recursos num aeroporto que depois fique ocioso e se deixe de aplicar em um que pode passar, na redistribuição da malha, a ser um aeroporto mais carregado. Então nós precisamos de algum tempo, mais algumas semanas, junto com o DECEA, para rearrumar essa malha. Mas o funcionamento do CONAC eu acho que vai ajudar muito todo o setor.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - A coordenar essa área?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - A coordenação de todo o setor.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - De que forma V.Sa. pretende envolver os Governos dos Estados e municipais na elaboração do Plano Aeroviário Nacional, uma vez que a participação deles é fundamental, desde a definição do local e do sítio de um novo aeródromo até a constituição da infra-estrutura de apoio?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Nós pretendemos trabalhar numa ligação muito estreita com os Estados e os municípios, sobretudo no caso dos municípios onde se situam aeroportos, porque a legislação urbana do município deve ter, eu diria, algumas restrições para se impedir que logo o aeroporto fique estrangulado. Então o planejamento urbano tem que trabalhar com a idéia de que aeroporto é um equipamento atrativo. Uma vez feito o aeroporto, há uma corrida em direção ao aeroporto. Isso é assim em quase todas as cidades. Logo, o aeroporto passa a ficar inviável para uma ampliação futura, porque ele fica cercado. Então o plano diretor dessas cidades — nós queremos trabalhar muito com os municípios em função disso — tem que levar em consideração expansões futuras, possibilidades futuras do aeroporto, previsão do aeroporto para alguns anos a frente. Então a nossa ligação com as Prefeituras que são sedes de aeroportos deve ser sempre muito estreita. E com os Estados, evidentemente, nós temos agora, dentro do PAC, algumas obras que dependem de uma ligação muito forte com os Estados.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - A pista principal do Aeroporto de Guarulhos, que há 20 anos não recebia investimentos, já está em obras visando atender ao aumento previsto da demanda para aquele aeroporto. Um dos fatores que chamou a atenção deste CPI foi o fato de que, após as obras nas pistas



principal e auxiliar do Aeroporto de Congonhas, nem a ANAC, nem a INFRAERO atestaram a liberação das mesmas, o que, convenhamos, é no mínimo uma temeridade, considerando o aspecto segurança. Qual a previsão da conclusão das obras da pista principal de Guarulhos, quanto custará e quem será o agente responsável por sua liberação para operação quando concluída? Será a própria INFRAERO ou a ANAC?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Em princípio a ANAC. Não sei se o novo Conselho terá a possibilidade de fazer outra deliberação. A conclusão da primeira etapa do Aeroporto de Guarulhos será em novembro. Aí nós vamos fazer uma suspensão das obras, utilizar, durante o pico da alta estação, o aeroporto e voltaremos a ter um fechamento em Guarulhos depois da alta estação por mais 60 ou 70 dias. Esses aeroportos ficaram nessa condição exatamente pelo que eu falei, pela falta da cultura da manutenção preventiva, que é muito mais barata e deve ser feita permanentemente. Então como a nossa cultura é de fazer, não é de manter, infelizmente — tem sido assim —, nós tivemos que interromper pousos nesses aeroportos.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Ok. A Resolução nº 9 da CONAC, que se refere à infra-estrutura aeroportuária, determina que a autorização para a construção ou ampliação de aeroportos deve ser precedida pela análise dos investimentos da situação preexistente na área de influência do aeroporto. Pelo que V.Sa. viu até agora, a INFRAERO vinha investindo de forma adequada nas obras aeroportuárias, isto é, os recursos estavam destinados às principais necessidades?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu acho que aí entram 2 aspectos: primeiro o aspecto da malha. A INFRAERO trabalhou muito em cima de uma malha, que era a malha existente. Em função disso, se direcionou para esses aeroportos. Eu acredito que nós vamos ter que fazer algumas alterações nisso. Com esse trabalho mais colegiado nós vamos ter a oportunidade de fazer algumas alterações. E deveremos fazer essas alterações. Como eu disse, há previsão inclusive de...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Essa história de colegiado não tem sido um bom exemplo aqui na CPI.



**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Mas é que sem trabalhar... Como são 3 entidades que operam o sistema, se cada uma trabalhar para o seu lado, nós não vamos conseguir fazer o sistema operar. A idéia desse conselho é boa, porque vai colocar todos para sentar e discutir, e cada um será responsável pela sua parte. No caso da recuperação da pista, nós fazemos a recuperação da pista, mas nós não liberamos a pista. A pista passa por uma vistoria da ANAC para a liberação. Nós damos por encerrado o nosso trabalho, mas nós não assinamos a liberação da pista. Nós concluimos o nosso trabalho. É preciso que a ANAC dê a liberação. Eu acredito que a ANAC inclusive vai passar por alguma reformulação, porque há algumas áreas em que a ANAC conflita com o DECEA, menos até conosco na INFRAERO, mas com o DECEA conflita em diversos aspectos. E é claro que aí passa a ser o entendimento ou não dos dirigentes. E não é bom. É bom quando isso tem alguma norma que obriga o dirigente, porque senão vai ficar na seguinte dependência: entende-se bem, ou não se entende. Se entende-se bem, funciona; se não se entende bem, não funciona. E que fique muito claro o que é a atribuição de cada um. Os funcionários da INFRAERO reclamam muito conosco, com a diretoria, de que a INFRAERO apanha naquilo que ela deve apanhar e naquilo que ela não deve apanhar. E eu tenho tentado colocar isso até na imprensa, de que a INFRAERO assume as culpas que ela tem. Agora não é possível assumir também as culpas dos outros. É preciso que cada um assuma as suas culpas e tente resolver a sua parte. Então nesse sentido é que eu acho que o conselho, mesmo sendo um órgão colegiado, que vai ajudar. Acho que o conselho ajuda muito.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Ok. Como boa parte dos recursos para os investimentos da INFRAERO provém da arrecadação das tarifas aeroportuárias, V.Sa. julga necessário haver alguma alteração no formato da arrecadação e distribuição de tais recursos?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Nós não decidimos, mas já comentamos algumas coisas. Por exemplo, estacionamento de aeronaves. O estacionamento de aeronaves ocupa uma parte considerável dos pátios. As empresas que não têm seus terminais utilizam o terminal da INFRAERO. O pagamento é feito por uma tabela que nos parece completamente equivocada. A



tabela, ela vai reduzindo o valor à medida que o avião permanece mais tempo no pátio. No nosso entendimento, deve ser o contrário, a partir do momento... do *slot* que ela tem para fazer o embarque e o desembarque, ao tempo passado no aeroporto, a tarifa deve ser aumentada, para fazer com que o avião desocupe o pátio, porque senão a INFRAERO vai ter que começar a construir, indefinidamente, pátios de aeroporto para atender as empresas, que deveriam ter suas áreas, inclusive de hangares, nos aeroportos. Então, eu acho que essa é uma área que nós devemos tocar. Uma outra área, que é uma reivindicação de alguns setores, está na distribuição da taxa de embarque. A taxa de embarque é uma taxa hoje partilhada com as empresas. No nosso entendimento, ela pode ser partilhada com quem vende a passagem. Então, quem vende a passagem deve ter direito a um pedaço da taxa, e não a taxa ser da empresa que não vendeu a passagem. Como eu disse, não são pontos ainda decididos pela diretoria da empresa, são algumas especulações que nós começamos a fazer, e a ouvir algumas áreas sobre isso.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Quanto à capacidade de carga... Aliás, V.Sa. é favorável à idéia de venda dos *slots* para as empresas áreas?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Venda...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Dos *slots*?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Não, eu não sou favorável, como também não sou favorável sequer ao aluguel dos balcões para as empresas aéreas. Eu acho que os balcões devem ser da INFRAERO, porque é muito comum se ver no aeroporto uma fila enorme em frente de uma empresa que vai fazer 10 embarques ali próximos e tem 2 posições no guichê, e, ao lado, tem 10 posições vazias. Então, esse é um dinheiro que não interessa à INFRAERO ganhar nesse aluguel. Eu acho que eu posso dar até de graça a posição, mas quem determina deve ser a INFRAERO. Se você vai embarcar 10 vôos, eu lhe dou um pedaço bem maior de balcão para você, porque tem que ver o conforto do usuário, que está pagando ali e tem que ter o serviço. Uma empresa que vai embarcar 1 ou 2 vôos pode ficar com uma posição muito menor. Hoje, não só as empresas são donas, praticamente — porque usa até como propaganda a empresa —, são donas daquele pedaço do aeroporto, como utilizam a faixa por trás do balcão, que deveria ser apenas para a operação, utilizam, muitas vezes, como área da empresa, como área



do negócio da empresa. A empresa deveria, para o seu negócio, ter uma outra área dela. Ali ela tem uma parte só para aquela operação. E muitas funcionam praticamente dentro do aeroporto. O pagamento dessa parte, como é parte tida como operacional, é um pagamento muito pequeno para a INFRAERO. Então, nós devemos alterar um pouco isso. E sem dúvida o balcão, porque é comum... Em São Paulo, em Guarulhos, até pouco tempo atrás, a TAM e a Gol se apertavam num terminal e, ao lado, tinha um terminal inteiro, que seria supostamente da VARIG, completamente vazio. Então, gerando cada vez mais filas dentro de um terminal que já está superlotado. Então...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Mas isso aí foi fruto de uma decisão judicial, não foi?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Foi.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Eu ia perguntar isso para V.Sa.. Como é que pretende tratar o tema das áreas que estão sem utilização em diversos aeroportos, devido às demandas judiciais por parte das companhias aéreas? O caso da VARIG, por exemplo, é um caso emblemático. Se você vai ao Aeroporto de Cumbica, vai ao Aeroporto do Galeão, você tem terminais inteiros não sendo ocupados em função dessas determinações judiciais. Nós temos inclusive um requerimento aqui para convocação do juiz que determinou essas situações nos aeroportos do País inteiro, que sofrem com essa situação, principalmente no caso da VARIG, e que precisa ter uma ação imediata. Nós até percebemos que, agora, depois do acidente envolvendo o avião da TAM, em função de algumas mudanças no aeroporto, em São Paulo, o Terminal 2, que era utilizado pela VARIG, passou a ser utilizado por outras companhias aéreas, mas essa é uma situação que permanece. O caso de Guarulhos, por exemplo, é emblemático. Você tem todo um terminal não sendo utilizado, em função dessa situação, que é, no mínimo, um absurdo. Então, como é que V.Sa. pretende tratar esse tema?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - A nossa área jurídica vem trabalhando isso. Nós estamos pedindo, inclusive, à Advocacia-Geral da União uma ajuda nisso, mas o Congresso poderia nos ajudar também muito nesse caso, porque é um absurdo ter toda uma área paralisada no aeroporto. Por mais que se goste da VARIG — eu sou até saudosos da VARIG, que era uma bela de uma empresa —, por



mais que se tenha todo o cuidado com a VARIG, não é possível que o terminal fique paralisado, não sendo utilizado. É um terminal que está ali absolutamente ocioso. Em São Paulo, já começou a se usar um pouco, mas pode haver uma outra intervenção judicial, impedindo novamente, e, se houver, vai parar de novo. Então, eu acho que, nesse caso específico, o Congresso pode nos ajudar muito.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. Duas perguntas aqui. A primeira: qual é a sua opinião sobre a entrada de capital internacional na INFRAERO, a internacionalização da INFRAERO, já que o CONAC, através da Resolução nº 14, determinou à empresa a realização de um estudo visando debater o tema? A segunda pergunta, que tem a ver com esta também, é quanto à possibilidade de concessão da operação de aeroportos à iniciativa privada. Quer dizer, qual é a sua opinião, lembrando que todos os ex-Presidentes que aqui passaram apontaram que no máximo 10 dos 67 aeroportos administrados pela INFRAERO geram lucros, que permitem à empresa investir — V.Sa. falou nisso agora no início — em aeroportos cuja operação traz prejuízos? Ou seja, qual é a sua opinião sobre esses 2 temas?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Olha, eu vou repetir o que eu disse numa reunião no Senado. Eu não tenho nenhum preconceito com iniciativa privada, absolutamente. Nesse caso, eu só gostaria de saber quem ficaria com os 57 que são deficitários, porque nós temos 10 que dão lucro e 57 que são deficitários. Então, é evidente que, se abrir a possibilidade da exploração desses terminais, esses 10 que dão lucro... nós teremos até licitações interessantes nesses 10, mas nós vamos ter que ficar com os 57 que não dão lucro. Então, seria uma impossibilidade de fazer uma ação.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não pode fazer uma operação casada, não? Para ficar com o que dá lucro, tem que ficar com tais e tais e tais que...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - É, seria a lógica do processo.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - O que nós pretendemos, na verdade, é até ter a possibilidade de ter a exploração de terminais fora também do Brasil. A INFRAERO tem hoje... eu diria que a INFRAERO é uma empresa que tem um conhecimento na área, que tem *know-how* para explorar aeroportos fora do Brasil, em países que estão começando agora e que, seguramente, poderiam se



beneficiar de uma empresa, que é uma empresa pública brasileira, que pode prestar serviços lá e também pode, com isso, auferir resultados. Eu não tenho sobre isso, como eu disse, nenhuma idéia: está boa. Eu discuto isso. Agora, acho difícil se montar uma malha que continue operando bem se nós abirmos mão dos 10 aeroportos que são os aeroportos que dão a possibilidade de nós operarmos em localidades que precisam ser atendidas e que, seguramente, ficariam um tanto quanto esquecidas.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Certo. Sobre as... Pois não, Deputado Gustavo Fruet.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Sem também provocar essa discussão de mérito, mas apresentando sob outra lógica: a INFRAERO continua administrando todos os aeroportos, mas cogita — isso que eu pergunto — a possibilidade de abertura de capital da INFRAERO, a exemplo do que foi feito na empresa aeroporto de Paris. Eles vão ficar com o controle dos terminais, sejam eles superavitários ou deficitários, mas estão abrindo o capital da empresa. Seria uma outra maneira?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu confesso que sou mais simpático a essa segunda forma, que é o tipo da forma PETROBRAS, é uma S.A., e que o Governo detém a maioria das ações que vota. Então, você não perde o controle e pode ter uma injeção de capital na empresa, e, inclusive, passa a ter também o controle por parte daqueles grupos minoritários, que, sendo sócios, estarão permanentemente também exercendo um controle sobre a empresa, porque eles têm ali o seu capital, as suas ações, e podem também ajudar na fiscalização da empresa. Então, para escolher entre as duas, eu ficaria com a abertura de capital, não ficaria com a privatização.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. Sobre as denúncias do TCU que pesam sobre a INFRAERO, o Tribunal de Contas da União — TCU aponta indício de irregularidades em praticamente todas as obras da INFRAERO que estão em andamento. Independentemente disso, recebemos a informação de que V.Sa. já solicitou à Controladoria Geral da União que acompanhe os trabalhos. Nós temos obras paradas em alguns aeroportos e, segundo o ex-Presidente José Carlos Pereira, a INFRAERO vinha evitando publicar editais de obras, devido a problemas



entre as planilhas de preço da empresa e do próprio TCU. V.Sa. já se referiu a isso no início da sua exposição. V.Sa. já recebeu algum relatório da CGU que aponte alguma irregularidade que tenha sido comprovada?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Não. A CGU foi uma solicitação nossa. Eu solicitei ao Ministro Jobim, porque a CGU não poderia fazer qualquer intervenção na INFRAERO, porque é do Ministro da Defesa; só com o pedido do Ministro. O Ministro pediu. Já fizemos uma reunião com a CGU, com o Ministro Jorge Hage. Ele já designou um grupo para atuar dentro da empresa, junto com a nossa controladoria interna, e esse grupo começou a realizar o seu trabalho. E eu acho que é muito bom, porque vai fazendo o acompanhamento, sobretudo porque nos indica a incidência do erro ou até da fraude, ou o que seja, a tempo de ele ser corrigido. Porque não interessa saber, 5 anos depois, que houve um problema na empresa. É preciso saber agora, quando o problema está acontecendo. Então nós pedimos isso à CGU e estamos já trabalhando juntamente com a CGU todo o tempo. Eu acho que isso nos dá uma grande tranquilidade.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Sa. fez no início, aqui, uma afirmação que me chamou a atenção, quando falava da necessidade de compatibilizar uma planilha de preços, uma tabela de preços INFRAERO. V.Sa. disse que existem problemas na contradição da tabela utilizada pela INFRAERO e na tabela utilizada pelo TCU, mas que existe também uma parte que é sobrepreço mesmo. V.Sa. já tem essa conclusão, essa análise realizada? Quais são as obras que são sobrepreço mesmo? Que informação é essa nova que ...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Independente da tabela?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu fiz uma suposição. Existe uma tabela que realmente não se aplica a nossa atividade. O concreto nosso é completamente diferente do concreto de um prédio. Eu tive esse problema em Alcântara também. O TCU apontava que o concreto de Alcântara era mais caro que o concreto de um prédio de luxo. Eu digo: não é mais caro, não; é muito mais caro. O concreto de qualquer prédio nós sabemos quanto que é o quilo por metro quadrado, e o concreto que vai receber um foguete com 200 toneladas em cima de 16 rodas tem que ser um concreto muito mais caro mesmo, embora seja num



galpão. Então, a tabela não se aplica, eu acho, à área aeroportuária. E o Tribunal de Contas também já está chegando a essa conclusão. Então, isso leva a apontar sobrepreço, porque o preço da concorrência é sempre maior do que aquele que o Tribunal trabalha. Há um grupo estudando isso com a Caixa Econômica, mas eu não sei quando é que acaba. Pode durar 2 anos, 3, 4. Então nós pedimos ao Tribunal uma solução, porque nós temos que tocar as obras. Então, tinha que ter uma solução. O Tribunal disse que aceitaria uma tabela INFRAERO. Então, se a INFRAERO fizesse uma tabela, o Tribunal examinaria — é claro, uma tabela aberta. E aí o Tribunal tem toda razão: a tabela tem que ser aberta, para o Tribunal examinar. Uma vez aprovada, nós praticaríamos essa tabela INFRAERO. E nós estamos pedindo, inclusive, o auxílio da Fundação Getúlio Vargas, com a nossa equipe, para rapidamente fazer, concluir essa tabela e passar ao Tribunal. Então, aí eu fiz a suposição. Eu digo que eu acho que isso resolve 90% do que hoje é apontado como sobrepreço. Com a tabela se resolve. Vai verificar-se que não é sobrepreço, é realmente uma construção diferente. Agora, deixei uma margem de 10%, que acho que pode ser realmente sobrepreço, porque não se sabe. Pode ser que também nessa licitação tenha sobrepreço. E aí, se tiver, uma vez passado por essa tabela, o que não for sobrepreço vai ser aprovado e o que for sobrepreço vai continuar a ser marcado pelo Tribunal, e não pode ser considerado, porque é sobrepreço.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Há quem diga que tem uma quadrilha na INFRAERO. V.Sa. acredita nisso?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Não. Eu não posso, não posso...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Ou que tinha.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Ou que tinha uma quadrilha. Mas talvez até tenha, porque, se é uma quadrilha, tem tentáculos que estão em todas as áreas, em todas as pontas.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu não posso, com quatro semanas, fazer uma afirmação dessas. Seria uma afirmação leviana. Agora, há indícios, no Tribunal de Contas — e nós temos que olhar esses indícios — de que há realmente gastos, eu diria, fora de qualquer parâmetro em algumas obras. E é



claro que o Tribunal de Contas está examinando isso. Eu tenho uma esperança muito grande agora com esse trabalho da CGU, permanente, que se consiga pegar ou, pelo menos, se existirem as quadrilhas, afugentar da INFRAERO as quadrilhas que porventura existissem.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Sa. já determinou o afastamento de algum funcionário devido a indícios de irregularidades na gestão das obras da empresa?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu estou aguardando o primeiro relatório da CGU para fazer isso. Recebendo o relatório, eu faço o... Se for um funcionário de carreira, evidentemente tenho que atender a toda aquela determinação legal de afastamento. Se for um funcionário não de carreira, aí é imediato. Vindo em algum relatório da CGU, ele sai e vai fazer a defesa dele.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Em relação à administração comercial da INFRAERO, também há denúncias de irregularidades. V.Sa. pretende implantar alguma mudança de rumo, isto é, alguma mudança na política comercial da empresa e no formato da concessão das áreas?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Em primeiro lugar, eu acho que o foco no aeroporto...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Se tem uma coisa cara neste País é os aeroportos. O cafezinho de aeroporto deve ser o mais caro do Brasil.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - É verdade. O foco nosso é que o aeroporto é para o atendimento do usuário. Então, a primeira prioridade é o embarque e o desembarque do passageiro, é o desembarço da bagagem do passageiro. A outra parte, do que se chama o *shopping* de aeroporto, essa é uma parte secundária para nós. Ela deve existir porque ela gera receita, mas é uma parte secundária. Ela não pode ser a parte fundamental do aeroporto. A parte fundamental do aeroporto é pista, balizamento e, em seguida, embarque e desembarque de passageiros, portanto mais aparelhos de raio X ali, para a passagem ser mais rápida, não ter balcão cativo de empresa. Essa deve ser a parte principal. Depois, a parte do *shopping* de aeroporto, que dá receita à INFRAERO. Aí, já há uma série de sugestão, por exemplo, de fazer o pregão eletrônico. Você tem hoje a possibilidade de colocar no pregão lá o lugar que vai ser, a área, todas as características; e faz o



pregão eletrônico, durante um tempo. Quem oferecer o melhor preço fica com aquele local, com aquela loja por 2 anos, 3 anos, 5 anos, enfim, o prazo que for determinado nessa licitação. E fazer rigorosamente a revisão disso no prazo para não ocorrer... Agora nós temos um problema de um aeroporto que tem uma loja Dutty Free que vence dentro de 1 mês e não há possibilidade de se fazer a licitação, embora a INFRAERO tenha pedido à Receita Federal, em inúmeras correspondências, para fazer. Mas não conseguiu. A Receita Federal não teve tempo para fazer conosco a licitação. Então, isso gera um problema. Se eu fecho o Dutty Free, todo o pessoal que desembarca vai protestar, quem embarca, o Governador do Estado vai protestar, porque ele não quer que feche o Dutty Free do Estado dele.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Os empregados que trabalham.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - O pessoal que vai ser desempregado... Então, às vezes, acontece esse problema. Mas esses problemas começaram a ser corriqueiros. Pode haver um. Então você prorroga por um prazo relativamente curto, 3 meses, 4 meses, enquanto faz a licitação. Mas há alguns casos em que essa prorrogação é uma prorrogação abusiva, claramente abusiva. Então, nós vamos ter que rever todos esses casos, que somam algo em torno de 5 mil contratos.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Relator...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Só um momento, Deputado Vic Pires Franco. Já lhe passo a palavra. O que quero dizer às vezes passa como uma questão menor, mas está relacionado à política de comercialização dos espaços da INFRAERO. Há uns 2 anos, eu chegava de um vôo internacional e fui com a família tomar um café no Aeroporto de Guarulhos. Dois cafés, 1 água e mais 1 pequeno sanduíche saíram por R\$ 18,00. Enviei uma correspondência à INFRAERO com a nota, na oportunidade, cobrando uma explicação: por que os preços dos alimentos e outros produtos nos aeroportos são tão abusivos? Na semana passada, recebi uma resposta bonita, bem escrita, falando dos espaços nos aeroportos, de não sei o quê, todo um blabláblá, mas não explicando o porquê disso. Na semana passada, tomei um café em Porto Alegre — um café com leite, uma “média”, um “pingado” — que me custou R\$ 4,00. Imaginem: R\$ 4,00 um “pingado” no aeroporto! Então...



*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - É, o chimarrão é mais barato, não é, Deputado? Então, eu acho que isso está relacionado, eu diria, a uma política predatória de arrecadação da INFRAERO — só pode ser isso — nos aeroportos, o que leva a uma situação como essa, de se cobrarem preços tão abusivos nos aeroportos brasileiros pela locação dos espaços, das lojas, dos espaços que existem nos aeroportos.

Acho que V.Sa. deveria dedicar-se a analisar melhor essa situação da concessão de espaços, dos aluguéis, da comercialização desses espaços nos aeroportos brasileiros, para que não se produza uma situação tão predatória como essa dos preços que são praticados ali. Mas falo sobre isso também porque, se não for responsabilidade da INFRAERO, existe uma política equivocada de quem está nesses espaços. É preciso ser fiscalizada pela INFRAERO também a ocupação desses espaços nos aeroportos. Mas é só um comentário que eu queria fazer.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Para colaborar com V.Exa., não sei se isso é universal, mas, pelo menos na maioria dos aeroportos que já andei fora do Brasil, a política também é essa. Lembro-me de que no Aeroporto de Miami se comprava por US\$1.80 uma coca-cola, a mesma que se comprava por US\$0.60 nas máquinas lá fora. Quer dizer, no aeroporto cobrava-se 3 vezes o valor que se cobrava nas ruas. Então, parece que isso é um mal de aeroporto.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - É um absurdo, porque muitas vezes não se tem opção, já que não há concorrência. Tem-se lá na sala de embarque uma opção somente; ou se utiliza aquela opção, ou não se tem opção alguma.

**O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS** - Deputado Marco Maia...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Deputado Vic Pires Franco, V.Exa. queria...?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente — permita-me, Sr. Relator — acho que o grande problema, e gostaria que V.Sa. me confirmasse, é este: há uma inadimplência muito grande? Porque, entre essas empresas que estão nos aeroportos, que cobram esses preços absurdos por um café, esses valores absurdos, a informação que tenho é de que há uma inadimplência muito grande no pagamento de aluguéis. V.Sa. poderia falar sobre isso?



**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu diria que há alguma inadimplência, mas não é uma inadimplência muito grande, até porque essa é uma receita que a INFRAERO tem e cuida até bem dela. A única maneira de se fazer a distribuição desse espaço é realmente por licitação. É claro que, em alguns momentos, há alguma denúncia de que se trabalhou a licitação...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Por exemplo, tenho uma informação, Sr. Presidente, de que umas dessas livrarias que funcionam nos aeroportos está com o pagamento atrasado há meses, sem que a INFRAERO tenha tomado qualquer tipo de procedimento, judicial ou coisa parecida. V.Sa. tem essa informação?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Não. Vou até anotar isso. Acho difícil, porque a Procuradoria da empresa é até ágil, às vezes até atropela um pouco. Mas vou verificar.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Acho que não custa nada.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - É claro, vou verificar. Mas não posso deixar de licitar. Não há outra forma de agir. Vou ter de licitar os espaços. O que posso fazer, talvez, é dar alguma área ao organismo que trabalha no controle de preços, para que faça mais permanentemente a fiscalização de preços abusivos, porque isso não é a INFRAERO que pode fazer. Não temos o poder de fazer isso. A prática de preço é responsabilidade do comerciante. O que é preciso é que os órgãos de fiscalização tenham a possibilidade de trabalhar mais no aeroporto. Estamos abrindo mais espaço, por exemplo, para a Polícia Federal, porque ela se queixa de que não tem. Então, abrimos espaços para que funcionem mais boxes para o controle de passaporte. Isso nós podemos facilitar para os órgãos que fazem a fiscalização, para que eles possam fiscalizar lá dentro, mas impedir nós não podemos. Nós não podemos, já na licitação, fixar uma tabela de preços. Não haveria como.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Deputado André Vargas, V.Exa. quer...

**O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS** - Não, dentro dessa linha, é claro que, se o PROCON estiver lá, seria o ideal, porque nos momentos de pico... É lógico que não imaginamos que isso vá ocorrer novamente, nós torcemos para que de fato as coisas tenham entrado num curso natural, mas nesses momentos é que as pessoas



sentiram muito mais: porque, vejam, quando é por livre arbítrio, como quando chegou lá o Deputado Marco Maia e tomou seu lanche... Mas houve situações de pessoas que ficaram 12 horas, 24 horas no aeroporto, e só havia aquele tipo de empreendimento, de comércio de alimentos, para que elas pudessem ser atendidas nas suas necessidades. E as companhias, mesmo a INFRAERO, não lhes deram assistência. E há muita gente, as pesquisas dizem, da classe D e E, 17% ou 19%, que está viajando de avião.

Uma outra questão é a dos espaços de publicidade, que também têm sido objeto de inúmeras polêmicas. V.Sa. deve ter respondido a isso em outros momentos, mas talvez necessitemos de normas muito mais claras em relação a esses espaços, para que não haja essa polêmica. Quando abordamos aqui esses assuntos, entendemos que são assuntos secundários em relação à INFRAERO, porque de fato a questão central dos aeroportos é pista. Mas discordo de alguns, porque acho que os aeroportos têm de ser confortáveis também. Não se pode dizer que se não são é porque se investiu muito em terminal. Tem-se de investir muito em terminal, sim, mas cuidando que eles ofereçam também boas condições para as pessoas aguardarem seu vôo, fazerem seu traslado. Então, é essa questão de publicidade que eu acho importante comentar também.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Essa questão está inclusive sob investigação. Foi comprado um *software* para publicidade muito caro, pelo que todos da área disseram. Poder-se-ia ter conseguido um bem mais barato. Diversas empresas aqui no Brasil poderiam ter feito isso por um terço do preço. Mas, de qualquer maneira, foi comprado e vai ter de ser utilizado. Até agora a Ducci utiliza, e tem de utilizar, porque agora que foi comprado não tem mais jeito, está comprado. Pode-se até verificar quem comprou e imputar-lhe algum problema porque comprou, mas, se não o usarmos, não vamos controlar a publicidade lá no aeroporto. É impossível controlar sem esse *software*. E com ele conseguiremos cobrar das empresas que fazem a veiculação da publicidade do aeroporto. É um preço justo, e é também uma outra fonte de recursos; e, à medida que a INFRAERO tem outras fontes de recursos, ela desobriga o Tesouro, e pode fazer com recursos próprios uma série... Por exemplo, a manutenção preventiva, seguramente, tendo esse recurso, será feita com recursos da INFRAERO, sem onerar o Tesouro.



Há um outro dado: gente no aeroporto. Realmente, há momentos em que os aeroportos, como o de Brasília mesmo, parecem uma grande rodoviária. Naqueles momentos de pico há até gente sentada no chão. Vamos tentar corrigir isso construindo uma sala nos principais aeroportos, uma espécie de uma sala de comando, onde estarão as empresas — DECEA, INFRAERO, ANAC. Como hoje é fácil fazer esse trabalho com o auxílio da computação, vamos informar a hora precisa de chegada do avião — porque se o avião vem para cá mas não decolou ainda de Porto Alegre, é claro que o anúncio, no quadro, de que ele sairá em 30 minutos não é verdadeiro. Se ele não decolou ainda de Porto Alegre, como poderá chegar e voltar nesse prazo? Então, nessa sala de controle estarão todos juntos, e sabendo exatamente o horário em que o avião decolou poderemos avisar no painel a hora exata em que ele sairá daqui, ou a mais aproximada possível.

E podemos prestar também por alguma telefônica — e 2 já se apresentaram para fazê-lo, sem custo para a INFRAERO — essa informação. Por telefone celular, e quase todos têm telefone celular, pode-se acessar o serviço e saber que o vôo programado para às 14h foi reprogramado para às 19h. Se houver algum problema, se o avião tiver de sair de algum lugar com destino a outro, a pessoa não irá para o aeroporto, porque saberá que o vôo foi reprogramado, e assim haverá menos gente no aeroporto.

**O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS** - Talvez uma pequena central de notícias comandada pela INFRAERO e acessada via telefone.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Essa sala de comando passará esse aviso para a telefônica, que, por um *bip* do telefone celular, informará se o vôo foi reprogramado. Então a pessoa ficará no escritório, no Congresso, em sua casa; a mãe não irá para lá com seus meninos que gostam de correr pelo aeroporto todo. É claro que para ela também é um desconforto tomar conta de 4 ou 5 crianças durante 6 horas num aeroporto, não é fácil. Então, isso pode também reduzir o número de pessoas do aeroporto. Ou seja, a pessoa só vai para o aeroporto já próximo da hora. Se o avião está no horário, vai no horário; mas se não está, por que ir ao aeroporto 6 horas antes? Esse é um problema que discutimos também. Assim que essas salas forem montadas, poderemos prestar esse serviço com as telefônicas. Elas farão como um serviço delas. Um acesso desses à



telefônica deve custar, pelo que me disseram, R\$ 0,30, para se saber se o avião está no horário. E a INFRAERO não quer ganhar com isso. Apenas indica que é um serviço a ser prestado por esse conjunto que está lá, trabalhando no aeroporto.

**O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS** - No auge da crise, Deputado Marco Maia, só quem tinha amigo na INFRAERO conseguia informação, e às vezes ainda a informação errada. Nós, por exemplo, se estávamos numa audiência, corríamos para lá, e ainda assim...

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu perdi um avião por causa de uma informação errada da companhia, no sentido de que o avião estava atrasado 3 horas. Nada, o avião estava no horário! Saiu no horário, e eu perdi o avião.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Quero dar uma sugestão, porque na verdade nós Deputados acabamos sendo quase especialistas em aeroportos, já que utilizamos os vôos toda semana. A sugestão a V.Sa. é no sentido de que é preciso haver um gerente em cada aeroporto da INFRAERO. Não aquele gerente que fica na sala, coordenando os trabalhos, mas aquele gerente que fica lá, olhando os problemas que estão ocorrendo no aeroporto, a falta de informação, o atendimento na entrada e no guichê, e tomando decisões, podendo reorganizar o trabalho nos aeroportos — porque nos aeroportos, invariavelmente, vê-se que, em vez de estarem funcionando 3 máquinas, estão funcionando apenas 2, com uma fila tremenda, sem qualquer informação. Então, poder-se-ia deslocar para ali uma pessoa para fazer funcionarem as 3, organizar a fila, o trabalho, os procedimentos nos aeroportos. É a sugestão que faço a V.Sa., porque acho que isso faz falta nos aeroportos brasileiros de maior fluxo. Pode até haver lá um superintendente, talvez algum gerente do aeroporto, mas esse gerente fica lá na sala, coordenando as coisas via satélite. Acho que é preciso haver alguém que possa acompanhar todo o processo, com autoridade de mudar, de alterar, de viabilizar o que for preciso ser feito, em determinados períodos, para melhorar o atendimento aos usuários do sistema.

A segunda questão que gostaria de comentar é esta: acabamos de receber um *e-mail* de funcionários dos aeroportos também reclamando dos preços praticados ali, porque eles também são obrigados a utilizar esses restaurantes, em função da distância dos outros lugares, dos outros espaços para alimentação.



Pode-se ver, portanto, que esse não é um problema simples; é um problema sério, que precisa ser enfrentado por V.Sa.

Mas, continuando, quero fazer-lhe uma última pergunta. Este Relator tem recebido diversas mensagens eletrônicas com reclamações dos cidadãos que realizaram o último concurso público promovido pela INFRAERO, em 2003, e até hoje não foram chamados, sendo que alguns deles estão nas primeiras colocações para o cargo a que se candidataram. V.Sa. poderia informar a esta CPI, aos cidadãos que aguardam a sua convocação, qual a previsão da empresa em relação ao referido concurso?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Esse concurso foi feito em 2004. Foram inscritas 260 mil pessoas e foram aprovados 84 mil. Nós vamos ter uma admissão agora de cerca de 1.200, porque a idéia é desterceirizar um pouco e colocar os concursados. A lógica é essa. Então, nós vamos começar com 1.200, mas nunca vamos chegar aos 84 mil que foram aprovados. Aí vamos passar... O concurso perde a validade e você não chega a eles, mas nós vamos começar a chamar nos próximos meses em torno de 1.200 já desse concurso, e rigorosamente, como não podia ser de outra forma, na ordem da colocação no concurso.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Sa. fez uma menção aqui.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu queria complementar o problema do raio X.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Pois não.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - O problema do raio X, esse realmente é da INFRAERO. Existe raio X, o aparelho de raio X não custa caro, e de fato nos aeroportos há uma carência de raio X e às vezes de pessoas. Tem o raio X, mas não tem ninguém junto do raio X. Então, isso já foi apontado para os superintendentes regionais, para colocar mais raios X. Se precisar de mais, nós compramos mais raios X. Não é um equipamento extraordinariamente caro, não é, e é preciso pôr as pessoas ali para fazer isso. Há também aeroportos em que a pessoa que desce do avião é de novo passada pelo raio X, quando, se ele passasse direto de uma sala de embarque a outra sala de embarque, saindo do avião, ele não precisaria passar pelo raio X. É uma questão só do trajeto interno do aeroporto, que já é menos gente passando pelo raio X. Um outro dado é que o raio X parece que



está regulado como se fosse para os Estados Unidos, onde tem que ... eles têm uma vigilância muito maior. Então, qualquer *bottom* que passa apita no raio X. Aquela regulamentação não precisa ser tão exagerada. E às vezes nós até achamos que o exagero é proposital, para criar a fila maior. Então, ele pode ser regulado numa medida certa e, se por acaso apita ali no raio X, na passagem, você tem o bastão. Tira da fila e passa o bastão, e a fila continua andando, porque às vezes se faz voltar — as mulheres são muito mais prejudicadas nisso — 3, 4 vezes por causa de um brinco, então volta. Não tem que voltar, passa o bastão.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - A fivela do cinturão.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Exatamente. Passa ali o bastão e segue, e o outro que apitou por algum motivo vai ser analisado. Mas de uma maneira geral você pode melhorar; nós podemos e vamos melhorar muito essa parte do raio X.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Vou lhe dar outro exemplo que nos vôos internacionais acaba causando problema, Dr. Sérgio, que é, agora, a determinação da ANAC em relação aos líquidos. Se tivesse alguém... Nem todo mundo viaja, faz viagem internacional todos os dias. Às vezes as pessoas chegam e não têm essa informação. O que tem ocasionado de filas, porque o cidadão só fica sabendo que ele tem que acondicionar quando ele chega ali. Então, tem que ter uma informação anterior, alguém que passe na fila dizendo "*Olha, gente, se tiver líquidos com essa quantidade, com esses mls, tem que acondicionar*", e distribuindo a sacolinha. Com isso evita-se que haja aquelas filas quilométricas nos aeroportos no caso dos vôos internacionais, inclusive os vôos de conexão, que fazem conexão dentro do País e que se transformam depois em vôos internacionais. Esse é um problema que se tem vivido. Quero dar essa sugestão também, porque acho que é uma questão que, se tivesse esse gerente que tratasse dessas questões, ele poderia enxergar essas coisas e ir lá dar um encaminhamento, colocar uma pessoa.

A outra questão que nos chamou a atenção aqui, como sugestão também, foi o fato de que as pessoas que fazem o trabalho de verificação das bagagens nas máquinas, elas são, primeiro, terceirizadas. Eu diria que esse talvez seja um problema, mas não seria o principal. Mas, segundo, que elas são muito mal remuneradas. Então, são pessoas que têm uma responsabilidade enorme, porque



elas são responsáveis pela segurança dos vôos, elas estão ali fiscalizando as bagagens e tal, e têm um salário extremamente baixo. Essa é a informação que nós tivemos do sindicato, que a maioria dessas pessoas recebe 350, 400 reais, um pouco mais que o salário mínimo, de salário. Então, acho que essa era uma situação também, Dr. Sérgio Gaudenzi, que V.Sa. poderia olhar.

Bom, eu fiz essa sugestão e quero agradecer a sua presença. Foi um requerimento feito por este Relator para que V.Sa. pudesse vir até esta CPI, pela importância que a INFRAERO tem para o sistema de transporte aéreo brasileiro. E de fato todos nós depositamos em V.Sa. a expectativa de que os nossos usuários possam ser melhor atendidos, que possam ter um tratamento adequado nos aeroportos brasileiros, que deixaram de ser apenas um local onde as pessoas mais privilegiadas da sociedade brasileira chegavam. No passado, o máximo que um cidadão do povo chegava até um aeroporto era na cerca, para observar o pouso e as decolagens das aeronaves. Hoje não. Hoje nós temos quase 15% dos usuários de transporte aéreo do País nas classes D e E, que tomam conta de parcela significativa dos assentos nos aeroportos e nos aviões, o que orgulha este País e esta Nação, por estar dando essa oportunidade também para aqueles cidadãos menos favorecidos da sociedade brasileira.

Nós temos que ter a preocupação de prestar um bom trabalho e um atendimento digno a todos os cidadãos brasileiros que se utilizam do transporte aéreo. Portanto, nossa expectativa é enorme no trabalho que V.Sa. vai realizar à frente da INFRAERO.

Sr. Presidente, este Relator considera-se satisfeito, por ora, com as respostas do Sr. Sérgio Maurício Brito Gaudenzi, Presidente da INFRAERO, a quem, mais uma vez, agradeço a presença nesta CPI. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Agradecendo a participação do nobre Relator, vamos passar ao primeiro inscrito, nobre Deputado Ivan Valente, por 10 minutos, começando às 15h14min, terminando às 15h24min.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sr. Sérgio Gaudenzi, Presidente da INFRAERO, eu tenho pouco tempo para falar aqui. São 10 minutos. Como o senhor viu, o Relator falou 2 horas. Nós temos 10, tá? Então, as respostas terão que ser um pouco mais...



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Ele está dizendo que essa queixa é antiga.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - É antiga, mas agora ele extrapolou mesmo. Ele foi para mais de 2 horas, entende?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Começou aqui às 14h a sessão. Não foi isso?

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Não. Foi 13h30min. Bom, mas não tem importância. Não conte o tempo que estou perdendo aqui, Presidente.

Eu queria, primeiro, Dr. Sérgio Gaudenzi, abordar uma questão. V.Sa., entrando na INFRAERO, tem uma noção clara hoje de qual é a função da INFRAERO e da ANAC? Eu vou dar 2 exemplos e queria a sua resposta, curta.

O Brigadeiro que o antecedeu fez uma declaração bombástica dizendo o seguinte: "*A malha aérea foi para o espaço*". Ele falava de malha aérea. O senhor chegou aqui agora e disse assim: "*A INFRAERO não tem nada a ver com malha aérea*". Então, essa é uma questão.

A outra questão, o senhor falou o seguinte: "*Não é obrigação da INFRAERO verificar a situação de pista*". Eu entendi isso da sua fala. Ou da ANAC. Só que a INFRAERO, nós trouxemos até os técnicos da INFRAERO aqui, os medidores de pista. Então, eu quero entender qual é a sua concepção? A INFRAERO tem essa função? Não tem?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Sobre a malha ir para o espaço, a área espacial até é mais organizada. Se tivesse ido ao espaço, podia até estar em situação melhor, mas a malha não é realmente uma função da INFRAERO. A malha aérea é um traçado que depende do DECEA e um pouco da ANAC. A INFRAERO não entra nisso. A INFRAERO trabalha, como eu disse, pista. Aí é conosco. Fazer a pista, manter a pista, conservar a pista. Agora, a homologação depois, até é bom que não seja, porque, se nós fazemos, nós não podemos homologar. É preciso que alguém vistorie e diga "o.k." e faça a homologação.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Mas se o senhor é responsável pelo pátio, e V.Sa. é responsável também pela pista, nós também podemos dizer que as pistas são grandes ou pequenas, depende do peso do avião, e disso quem cuida —



tamanho de pista e conserto de pista — é a INFRAERO. Então, ela também tem responsabilidade.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - O conserto da pista, sim, mas quem define, por exemplo, para a carga do avião... O avião... O caso de Congonhas, não é?

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - É.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Houve aquela idéia de que ele pousou com mais carga do que deveria. Não é a INFRAERO que vai determinar a ele a carga. A INFRAERO não entra nisso.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Hum, hum.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Nós temos que ter a pista em condições de ele pousar, a parte do balizamento que nos compete em condições, o pátio para ele encostar. Aí, é conosco.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Pois não.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Mas a malha, não. Nós não definimos a malha. Nós queremos até participar um pouco nesse arranjo novo, participar um pouco porque nós podemos sugerir.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Pois não.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Até dizer: *"Olha, vocês estão concentrando demais. Isso aí sobrecarrega o aeroporto. Se vocês desconcentrarem um pouco, melhor, eu não preciso fazer tanta obra agora"*. Eu posso, não é...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Pois não.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Essa é a nossa parte. E a homologação, nós fazemos os testes todos de emborrachamento. Tudo nós fazemos. Limpamos a pista.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Sim.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Agora, alguém vai dizer: *"Está o.k. Vocês fizeram o trabalho bem feito? O.k."* Ou vai dizer: *"Não, o trabalho está malfeito, eu não libero"*.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Mas eu continuo na mesma linha. O senhor fez 2 declarações aqui, que são as seguintes: a prioridade agora... A



prioridade do senhor é segurança. Primeira questão. Segundo, o senhor quer mudar a cultura da construção pela cultura da manutenção.

Então, eu pergunto: nas gestões anteriores às do senhor era exatamente o contrário. Qual o balanço que o senhor tem disso?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Não, eu acho que havia... E isso aí não é nem da INFRAERO, é do Brasil. O Brasil é excelente para fazer, e péssimo para manter, em todos os setores. Nós não temos a cultura da manutenção que o alemão tem, por exemplo, que o japonês... Nós não temos. Nossa cultura é ir fazendo. Depois, se vai destruindo, faz mais adiante, faz outro, faz um terceiro.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Mas isso é um erro, não é?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - É um equívoco brutal e muito caro para o País.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Então, uma prioridade da segurança, Dr. Gaudenzi... É uma prioridade da segurança... A grande crítica aqui é exatamente é esta: deu-se prioridade à infra-estrutura. Não que não se queira conforto nos aeroportos, não é essa questão que está em jogo, mas é que todas as pistas, as dos principais aeroportos do País, de maior movimento do País, Congonhas e Guarulhos, estavam vencidas. Então, eu queria a sua consideração sobre isso. O senhor entra aí agora, o senhor reconhece que havia então um processo desestruturante lá na INFRAERO?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu diria que não... Como não havia a cultura da manutenção e havia o temor de se paralisar, então... Por que você tem que paralisar a pista muitas vezes.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Sim.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Nós fizemos isso. Os outros eu não sei por que não fizeram. Muita gente disse: *"Isso vai ser o caos, vocês vão paralisar Guarulhos?"* Eu digo: *"Vou"*. Porque se acontecer um outro acidente, o responsável vamos ser nós, porque já foram 2. Morreram 350 pessoas.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - O senhor acha que as empresas aéreas têm um peso nisso? Nisso que eles, os gestores da INFRAERO, ao não atender a prioridades ou princípios, como o senhor estava falando, ou fechar a pista de Guarulhos agora, que estava com 22 anos, quando seu limite era de 20, ou de



Congonhas, o senhor entende que tinha uma pressão das companhias aéreas nisso aí?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu não diria só das companhias aéreas não, porque a pressão sobre Guarulhos veio de diversas aéreas, inclusive áreas até de Governo. *“Um absurdo, vai fechar Guarulhos”*. E digo: *“Mas não tem jeito”*. Guarulhos, se fosse numa ponta, eu podia fazer, mas é no meio. Então, eu tenho que fechar mesmo. E tenho que fechar agora, antes que ocorra outro acidente, não é?

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Pois não.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Então, a idéia de que vem em primeiro lugar — a segurança — é fundamental. Num vôo, você não pode consertar. Depois que sobe, não tem como consertar, não é? Então, você tem que sair com o avião todo o.k. Você tem que descer numa pista que seja adequada, tem que ter um balizamento adequado. Então, isso, para nós, hoje, é fundamental.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Pois não.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu não quero dizer que os outros não tiveram. Nós temos como norma básica, na direção agora, em primeiro lugar, segurança. Se tiver que causar um transtorno, nós vamos pedir desculpa à população — e vocês vão entender —, mas nós não podemos ter um outro acidente. Nós não podemos ser responsáveis por um outro acidente.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Isso quer dizer que a gestão anterior pode ter tido uma responsabilidade grande nesses grandes acidentes?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu não quero fazer nenhuma avaliação sobre isso, até porque eles estavam descendo.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Hã, hã.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - O Santos Dumont hoje desce.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - É.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - O piloto desce no Santos Dumont; em Ilhéus, na Bahia, desce; em Belo Horizonte, Pampulha, desce. Mas a gente sabe que poderiam ter condições... Poderiam ter condições muito melhores.



**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Esse mas aí acho que já é suficiente, Sr. Presidente. Já é suficiente, Sr. Presidente.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Agora fecharam lá em Salvador, anteontem, a pista auxiliar.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Isso.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eles fecharam lá, porque a torre não alcançava. Eu pedi ao DECEA que fosse olhar se era verdade que não alcança, ou se teria alguma maneira de ela funcionar em algumas horas, para não atrapalhar. Mas se tiver que fechar, vai ter que fechar.

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

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Sr. Presidente,...

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

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Dois, só? Não, acho que é mais, não? Acho que é mais, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Era das 15h14min até às 15h24min.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Eu ainda tenho 3 perguntas.

Eu queria perguntar ao senhor o seguinte: tem 12 mil funcionários servidores e 13 mil terceirizados. Eu pergunto se esse tipo de trabalho não precariza o funcionamento e não perde qualidade essa terceirização que a INFRAERO vem fazendo.

A segunda questão — eu já vou perguntar ao senhor, depois o senhor responde —, eu queria entender do senhor como vai ficar a situação real de São Paulo, a distribuição de São Paulo: Congonhas, Guarulhos, Viracopos, terceira pista, inclusive novo aeroporto. Eu queria que o senhor... Qual é a política de Governo para a solução de São Paulo: novo aeroporto, terceira pista, Viracopos, e outros? E qual é a ordem de prioridade?

E, finalmente, eu queria perguntar o senhor o seguinte: o senhor, pelo que entendi, falou que não é favorável à privatização da INFRAERO, mas teria sinalizado no sentido que a abertura de capital não faria mal.



Agora, eu pergunto o seguinte: 400 bilhões — que é o que eu entendi que sobrou aí das receitas e despesas, que o senhor mencionou, 400 milhões — o senhor julga um volume importante para fazer as obras necessárias de infra-estrutura? Quer dizer, e o Governo poderia investir mais? Essa questão que eu queria saber. Então, são 3 perguntas.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Terceirizados...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Isso.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Terceirizados, evidentemente não...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Precarização.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - A terceirização eu acho absurdamente excessiva, metade, metade. Há alguns serviços que podem ser terceirizados, há. Mas terceirizar a metade da empresa eu acho que é absurdo. Nós temos que começar a colocar na empresa os que foram aprovados nos concursos...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Há, há.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - ...e que devem fazer ali dentro uma carreira na empresa.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Inclusive eu queria lhe dizer, Dr. Gaudenzi, o seguinte: aqui nas oitavas nós percebemos, nas questões de segurança do aeroporto, inclusive raio X, etc., vários problemas foram apontados aqui nessa direção, feitos por terceirizados, quando deveriam ser quadros muito mais qualificados para fazer esse tipo de serviço.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Sem dúvida.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Quer dizer, na opinião do senhor, a direção é de absorver quadros concursados...

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Quadros concursados.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - ... e eliminar o trabalho de terceirização?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Quadros concursados. Nós já temos inclusive um concurso realizado em reduzindo o terceirizado e aumentando os que foram concursados.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Perfeito.



**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - São Paulo. São Paulo, a malha, o que vai acontecer com o que chamam *hub* lá de São Paulo? Aí, realmente, a INFRAERO não tem como opinar, porque não somos nós que vamos trabalhar o que vai ser colocado em Viracopos, em Congonhas, em Guarulhos. Nós não opinamos nisso aí. O que nós podemos dizer e vamos dizer nas reuniões é que se eles distribuírem, ao longo de todo o dia, os vôos, não concentrarem os vôos em pedaços curtos do dia, nós vamos ter muito mais facilidade no aeroporto, o embarque vai ser muito melhor, os atrasos serão seguramente muito menor, se houver uma distribuição melhor. E nós podemos fazer isso sem grandes investimentos, só com a distribuição melhor dos vôos. Mas aí quem comanda essa parte aqui, quem lidera e quem comanda essa parte é o DECEA, não somos nós. As obras. Nós temos recursos para fazer uma parte das obras. Temos. Temos uma ajuda boa com o PAC, que também nos dá recursos. Temos para fazer. Agora, entra também aí, na escolha da obra, entra também o dado da malha. É preciso que eu não tenha que ampliar estação de passageiro em algum lugar aonde está alocado, porque com a malha melhor distribuída eu não vou ter tanta gente por hora naquele local. Então, a distribuição da malha, eu acho que ela é o primeiro ponto. Depois disso, nós vamos poder ver muito melhor o que de fato precisa ser ampliado ou não. Agora, a parte de segurança, sem dúvida, porque aí é pista. E pista não está boa, tem que consertar. Não tem jeito. Em alguns casos, nós vamos até ter que fazer pistas de táxi, que não tem alternativa, pista de taxiamento, com capacidade de, numa situação emergencial, receber pouso, em alguns aeroportos. E em algumas nós vamos tentar usar algumas bases. É o caso de Porto Alegre, por exemplo, que tem ali, junto, a base de Canoas. Uma melhoria na pista de Canoas pode ser uma alternativa tranqüila em Porto Alegre. E tem outros que podem também ser alternativas. Nós não podemos ficar sem alternativas, e com o aeroporto fechado. Isso aí é que não dá, porque você desatende a população.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos agradecer a participação ao nobre Deputado Ivan Valente.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Agradeço ao Presidente.

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



Passo a palavra ao nobre Deputado André Vargas, começando às 15h27 e terminando às 15h37.

**O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS** - Uma das questões que eu tinha para colocar já foi colocada, e foi respondida devidamente. Uma outra questão, sobre a qual eu gostaria de fazer uma reflexão: eu acho que o Deputado Ivan Valente, quando, de forma inteligente, elabora suas perguntas, tenta dizer, ou reforçar uma tese que não está comprovada, nem está evidenciada. Nós tivemos 2 acidentes. Um deles não foi em pista.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Foi choque no ar.

**O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS** - A INFRAERO... não há nada em relação a isso. Então, quando se fala dos acidentes, é bom a gente sempre se lembrar claramente disso.

Segundo, nós tivemos uma crise de gestão. Eu sempre disse aqui: a ANAC foi criada a partir de um departamento militar. Passou a ser civil aquilo que era militar. A INFRAERO, historicamente, até o Governo de Fernando Henrique, foi sempre comandada pelos brigadeiros, como se fosse um braço do Ministério da Aeronáutica, que à época era um Ministério e passou a ser hoje o Ministério da Defesa, consolidando as 3 Forças. Então, há, evidentemente, num processo de transformação, nessa velocidade de 2 regimes — o regime, o controle dos militares para o controle civil —, naturalmente, turbulências próprias. E, ao longo dessa crise, há controladores militares querendo, fazendo mobilização para serem transformados ou para que se tornem civis.

Vejam, esse é o tamanho de uma parte do problema. A outra: a própria INFRAERO, também pelos dados aqui, as investigações, as informações, em período anterior a este Governo, passou por um processo de preparação para a privatização, o que foi assumido aqui inclusive pelo ex-Presidente da INFRAERO Perrone, onde nós iríamos... E houve um PDV de 2.500 funcionários à época. Ou seja, também há uma contradição em relação ao atual Governo e ao Governo anterior, ambos civis, 2 espíritos em relação à INFRAERO. Isso não tendo acontecido, houve esse processo, agora, de tentativa de voltarmos a investir também em pista, também em terminal, mas é claro que é sempre insuficiente, em qualquer área, em qualquer infra-estrutura do Brasil, desde ferrovias. Tivemos um



choque de trens de uma empresa privatizada, não é? Privatizada! Um acidente que matou 8 pessoas, e que talvez não tenha sido abordado e politizado da mesma forma como foi na questão aérea.

Mas nós saudamos o novo Ministro. Acho que... Reconhecemos que nesse processo de transição talvez tenha tido uma ausência de coordenação desses 3 sistemas, ANAC, Aeronáutica e INFRAERO, junto com o Ministério da Defesa e os departamentos da própria Aeronáutica, e agora com a direção da INFRAERO, na forma como tem conduzido.

Então, eu acho que a primeira questão é: não é possível afirmar que nos acidentes aéreos houve responsabilidade da INFRAERO, nesta muito menos, nem na outra diretoria, em nenhuma anterior. A INFRAERO tem feito o seu trabalho. Podemos chegar à conclusão de que poderíamos ter feito a reforma da pista antes, mas também se pode chegar à conclusão, ao final das investigações do segundo acidente, de que mesmo assim — e parece-me provável —, o avião não pararia, com *grooving*, sem *grooving*, enfim, escape, naquela velocidade que desenvolvia naquele momento.

Então, vejam, esta é uma reflexão que eu faço e sempre procuro fazer, porque as instituições têm que ser preservadas, e, dentro das instituições, as empresas, uma empresa pública que pode, sim, abrir o seu capital, mas é importante que esse setor tenha uma empresa pública, uma empresa que tenha condições de executar o seu trabalho, tenha orçamento, advindo de tarifas ou do OGU. Então, é essa a reflexão que coloco para V.Sa., porque senão a gente começa... E é comum que as palavras comecem a nos... Em função de uma nova gestão, a gente chega à conclusão de que a gestão anterior pode ter cometido alguns erros, e toda gestão comete erros, qualquer gestão; mas é fundamental dizer que a INFRAERO é uma empresa importante, que essa migração de um sistema militar para civil tem que ser mais bem gestada, e, mais do que isso, mais do que isso, os investimentos têm que crescer, e a eficiência do gasto público tem que acontecer.

Acho que — aqui é minha opinião, queria perguntar a sua opinião — transformá-la numa S.A. seria uma forma de inclusive ter acionistas minoritários, ter



conselhos. Acho que seria adequado para os tempos que nós vivemos. Mas queria, ao mesmo tempo, saudar V.Sa. pela condução que tem tido com a INFRAERO.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Obrigado, Deputado. Eu comungo também dessa idéia. Eu acho que a INFRAERO — e para mim, como eu disse, foi até uma certa surpresa, porque se falava tanto da INFRAERO —, a INFRAERO tem um corpo funcional de excelente qualidade. Excelente qualidade. Eu cheguei a dizer, no início, aqui, que Banco do Brasil, PETROBRAS, a INFRAERO não fica longe não, está nesse mesmo bloco aí, e que nós podemos inclusive exportar *know-how* para outros países. A INFRAERO pode prestar serviços lá fora, em outros países aqui da América do Sul, na África, que está começando a montar também uma rede aeroviária. Nós podemos ir lá como consultores, prestando serviço, e podemos até, se for o caso, até nos associar, lá, a eles, em alguns aeroportos. Acho que não é sonho, não, é realidade. É claro que em toda gestão tem erros e acertos. Ninguém vai pretender só acertar. Também ninguém só erra, não é? Então, o importante é que, no balanço, os acertos superem os erros. Isso é que é o importante. Eu tenho muito respeito pelos que me antecederam lá, acho que fizeram o trabalho que foi possível fazer, e nós vamos continuar fazendo o trabalho. Apenas há alguma coisa que a diretoria quer marcar diferente. A nossa intenção é marcar muito essa idéia. Vamos fazer, sobretudo... Como a segurança é o princípio básico, vamos fazer o trabalho sempre preventivo. Vamos manter, em primeiro lugar manter, e depois, se precisar construir, constrói-se. Mas vamos manter. Eu acho que a distribuição racional, a racionalidade do sistema vai nos ajudar inclusive a gastar menos e ter um sistema funcionando melhor, atendendo a todo este País. É um País imenso, que só pode se deslocar por avião. Não há outra hipótese. Nós vamos ter que trabalhar mesmo é o transporte aeroviário. Há localidades que, mesmo não tendo... são aeroportos que são deficitários, mas que precisam do serviço, e o Governo precisa prestar esse serviço, sem nenhuma dúvida. Admito o aumento de capital, acho que pode ser útil à empresa, até por esse motivo, porque você tem sempre grupos que são acionistas e que estão fiscalizando permanentemente. Então, além do Tribunal, além do Congresso Nacional, ainda teremos acionistas lá dentro, fiscalizando todo o tempo...

**O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS** - No dia-a-dia, na produção.



**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - No dia-a-dia, o que é muito bom.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Então, Deputado, concluiu?

**O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS** - Era isso, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem.

Vamos passar ao próximo inscrito, o nobre Deputado Gustavo Fruet, começando às 15h36 e terminando às 15h46.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Prezado Presidente, Dr. Sérgio, boa tarde e boa sorte nesta missão, até em respeito à sua trajetória. É claro que nós queremos pensar no futuro, e talvez este seja um dos depoimentos mais importantes nessa etapa final da CPMI, o que deveria até merecer uma presença maciça, porque nós estamos pensando aqui em termos de infra-estrutura e gestão, mas também em entender um pouco do passado, entendendo a posição de V.Sa., que assumiu há pouco tempo, com relação a ter ou não todas as informações.

Então, inicialmente, vou apresentar... Vou deixar para o senhor, depois, 6 ou 7 perguntas, mas inicialmente vou fazer 2 observações, uma ao Relator. É que ontem a Ouvidora da ANAC afirmou que houve censura ao relatório dela, e o jornal *Correio Braziliense* hoje publica uma entrevista com o responsável pela comunicação, que afirmou que um funcionário “prestimoso” — aspas — publicou o texto sem a sua análise e avaliação, e que ele, em momento oportuno, decidirá pela conveniência ou não da divulgação. Então, nós vamos pedir a juntada desse material também, para ao final avaliar se é o caso ou não de um processo administrativo, como nós estamos insistindo na Comissão, registrando também que ontem a Ordem dos Advogados do Brasil propôs uma ação civil pública contra a direção da ANAC.

E a segunda questão é que esta CPI tem algumas contradições. Hoje mesmo chamei de “lógica da enganação” o que o Deputado Valverde chamou de “jogo de faz-de-conta”, algumas proposições aprovadas, outras não, como o sigilo telefônico de empresário de Ribeirão Preto e não o dos dirigentes responsáveis pela operação naquele aeroporto. Mas a CPI não permitiu solicitar à CGU as informações referentes a uma auditoria realizada especificamente em relação à mídia.



Nós pedimos do plenário da Câmara, matéria constitucional, e ontem o Ministro Jorge Hage encaminhou a esta Câmara esse relatório, que vai constar no nosso voto, ao final, independente de o Relator aproveitá-lo ou não. Mas nesse trabalho se aponta que a auditoria tratou da aquisição do *software* para gerenciamento de mídia, sendo que já se pagou aproximadamente R\$ 20 milhões, estando pendentes R\$ 6.600.000,00, bem como valores referentes a 126 notas fiscais, no valor de R\$ 700.000,00, aproximadamente. Aponta uma série de irregularidades, destacando: a contratação por inexigibilidade sobre preço, em especial no item “hospedagem”; contratação sem pareceres; apresenta que os questionamentos evidenciaram divergências significativas; faz uma análise sobre as relações pessoais de todas as partes envolvidas, quer sejam das empresas ou da própria INFRAERO; e, ao final, 2 observações: primeiro, foi constatado que a INFRAERO não dispõe do sistema e de nenhum dos dados inscritos... inseridos no sistema em seus computadores, e que os dados hoje estão armazenados na Inglaterra, na sede da empresa Media Plus International, detentora do *software*. Então, a primeira pergunta: a INFRAERO controla o setor de mídia? Ela tem o valor total arrecadado em todos os contratos, em todos os aeroportos?

E, adiante, esse estudo diz o seguinte: com base no aeroporto de São José dos Pinhais, analisando publicidade em painéis, totens, delimitadores, carrinhos de bagagem, eles estimam que há uma evasão de receita para... a favor da INFRAERO, de aproximadamente R\$ 100 milhões por ano, informando que a mecânica utilizada para consumir os desvios seria a confecção de 2 contratos: um deles, com valor menor, seria apresentado pelos concessionários... pelas concessionárias à INFRAERO, e sobre ele se calculariam os repasses à empresa; o outro contrato, com os valores efetivamente cobrados dos anunciantes, seria de gaveta. E, como desmembramento, exige uma investigação de natureza policial e a verificação nos aeroportos: se existem cópias dos contratos entre as concessionárias e seus clientes; verificar de que modo e por quem são aprovados os valores recebidos; identificar, também nos aeroportos, efetuando o batimento com os registros Advantage V2 — que é o sistema —, quais áreas não foram cadastradas; verificar os respectivos contratos de alocação e como estão sendo



feitos os recolhimentos dos valores devidos. Então, a segunda pergunta: o senhor teve conhecimento dessa auditoria com relação...?

Então, as 2 primeiras perguntas: se efetivamente a INFRAERO tem o controle total dos contratos dos valores de mídia, e se o senhor já teve conhecimento dessa auditoria.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Não, a INFRAERO não tem o controle total. Não tem. Como eu disse, essa empresa foi contratada com acusação grave de sobrepreço, de problemas na licitação. Pagou-se já um volume grande de recursos a essa empresa, o pagamento foi alto. Nós não temos o controle total e não há como não usar depois do que já se pagou. Nós pedimos, inclusive, à Controladoria uma orientação de como fazer. Porque se não usar, também, aí vão ser 2 prejuízos: já ter pago, e depois não usar. E hoje nós não temos como fazer o controle total nos aeroportos. Não há possibilidade de fazer o controle total sem um *software* que nos permita isso. E, como eu disse, há uma idéia de que esse *software* poderia ser feito muito mais barato aqui no Brasil. Essa é uma constatação de técnicos nossos lá, da própria INFRAERO. Podia-se encomendar aqui, no Brasil, muito mais barato, e que seria rigorosamente igual, atenderia do mesmo jeito.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Está bem. Voltando à pista de Congonhas, ela foi liberada sem a homologação formal da ANAC e da INFRAERO. Nos vários depoimentos isso transpareceu. Como definir, afinal de contas, de quem será a responsabilidade pelas liberações futuras? Os 2 técnicos da INFRAERO que estiveram aqui, que liberaram a pista no dia do acidente da TAM, afirmaram que fizeram o percurso de carro, não desceram, e liberaram a pista numa visualização. Ou seja, a avaliação é só visual. Um deles afirmou que só fez 4 inspeções em pistas, e que nunca tinha feito inspeção naquela pista molhada. Então, também 2 perguntas: como definir a responsabilidade pela liberação, e se o senhor determinou a realização de revisão nesses procedimentos e no treinamento desses técnicos?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - A INFRAERO tem alguns técnicos que são especialistas em pistas. Hoje, o próprio Diretor da área é um especialista em pavimento. A liberação... nós preferimos que a liberação não seja nossa. Nós achamos melhor a INFRAERO fazer o serviço, executar o serviço, e que um outro nos fiscalize e libere, porque aí nós teremos... Se houve alguma falha, o



outro pode apontar a falha não detectada. Às vezes, por erro continuado, você vai, está fazendo aquilo, acostumou a fazer daquele jeito e pode estar fazendo errado. Então, para nós é muito mais tranquilo: a INFRAERO executa e a ANAC, provavelmente, vai, examina e libera ou não libera a pista. Nós preferimos trabalhar assim. Acho que é muito melhor trabalhar dessa forma, porque a fiscalização é muito mais perfeita do que a feita no mesmo órgão, dentro da mesma casa, por uma equipe que trabalha praticamente junto. Por mais rigorosa que a equipe seja, pode haver sempre um... pode-se relaxar um pouco na segurança, porque é um colega que sempre fez, que está acostumado a fazer. Então, acaba vistoriando de dentro de um carro, o que não seria a melhor maneira de se vistoriar uma pista, dentro de um carro. Então, nós preferimos ter um outro órgão para fazer a homologação da pista. A INFRAERO entrega a pista para esse órgão, ele examina; homologada, então se começa a operar.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Com relação ao relacionamento e à gestão com a ANAC, na leitura das atas das reuniões da Diretoria, em várias, nós levantamos isso, surgem divergências graves, em alguns casos, entre a Agência e a INFRAERO. Na reunião, por exemplo, do dia 18 de dezembro de 2006, foi decidido, conforme ata: aprova a instituição de Comissão para elaboração de resolução que estabeleça as diretrizes das relações de regulação e fiscalização entre a Agência e a INFRAERO; fica designada a Diretora Denise Abreu como Relatora da matéria. No depoimento da CPI, a Dra. Denise não foi clara no esclarecimento dessas diretrizes e trouxe mais elementos da existência de desentendimentos e conflitos de competência entre a ANAC e a INFRAERO, tanto que, até hoje, isso não foi resolvido na Agência. O senhor pode esclarecer o que está sendo feito para resolver esses problemas, se efetivamente o senhor reconhece que existam, e como a INFRAERO está se articulando, em especial com a ANAC, com relação aos assuntos de segurança e estrutura aeronáutica?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu declarei aqui que esses 3 órgãos trabalham mais ou menos juntos, a INFRAERO, a ANAC e o DECEA, e que a criação do Conselho, o órgão do CONAC, é uma excelente oportunidade de haver uma coordenação dos 3, porque, realmente, a nossa relação INFRAERO e DECEA, por diversos motivos, até históricos, é bem melhor do que a INFRAERO e a ANAC,



por exemplo. E há algumas zonas que são zonas cinzentas: de quem é aquela área? Então, a nossa expectativa é que agora, com a criação do Conselho, o Conselho assuma uma coordenação, trabalhando com os 3 órgãos, não é? E definindo claramente... Porque não... aí, nisso aí, é preciso ser muito claro: de quem é a responsabilidade? Então, é preciso definir muito claramente quem faz o quê, quem é responsável por cada parte da área. Então, a nossa expectativa é de que o Conselho possa disciplinar isso. Acho que já há passos nesse sentido, não é? Tanto na ANAC quanto no... conosco, na INFRAERO, e no DECEA.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Com relação às contratações que o senhor anunciou, está prevista a contratação de controladores também por parte da INFRAERO?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Não, não tenho certeza se controladores também. Não tenho. Não vou dizer porque não tenho certeza. Na relação dos controladores aí há, também, algumas divergências, não é? Controladores só civis, ou controladores civis e militares... Enfim, há alguma divergência. Nós temos alguns controladores, uma quantidade de controladores. Mas eu posso mandar essa informação, pegando lá na relação, quem vai ser chamado nessa primeira leva, que são 1,2 mil. Se desses 1,2 mil tem controladores... Talvez não tenha por falta dessa definição exata de como é que vai funcionar o controle, não é?

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Está bem. Só uma última pergunta, Dr. Sérgio. Se, com relação à pista de Congonhas, existe alguma informação de que a área de escape hoje existente está em desacordo com as normas internacionais, em especial da ICAL. O senhor tem essa informação?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Congonhas?

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Isso, Congonhas.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Congonhas tem área de escape?

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Não área de escape. Ou melhor, a área de segurança com relação a... Bem observado. O Sr. Presidente, com a sua experiência já... Pode haver uma futura indicação, quem sabe, para o setor, para a ANAC! *(Risos.)*



**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Não.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível)*

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Mas é um mandato de 5 anos!

*(Risos.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vejam quanto S.Exas. me querem bem, ouviu? *(Risos.)*

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Não. A pista de Congonhas tem condições de pouso. Agora, evidentemente, as condições de pouso dependem de equipamento, de peso de equipamento. Há que se considerar tudo isso, não é? Eu posso ter uma pista em Congonhas com condições de pouso para um Airbus, com uma determinada carga, mas posso não ter para um Airbus com uma outra determinada carga, com número de passageiros e de carga diferente. Então, ela é liberada para uma determinada carga. E houve inclusive consideração de que o avião, com que ocorreu o lamentável acidente, tinha uma carga exagerada. Não sei. Aí, eu acho que, ao final do inquérito, se vai chegar a alguma conclusão. Mas a pista, ela é uma pista em condições, agora com a colocação do *grooving* que foi uma coisa adicional... Porque existem outras formas. Pode-se fazer e há condição de se melhorar ainda um pouco, talvez, depois do final da pista, utilizando-se um pouco o concreto poroso que fica mais facilmente... Eu diria que ele freia mais facilmente a aeronave. Mas também já disseram alguns técnicos da área que, na velocidade em que ele veio e com a carga com que ele veio, o concreto também não iria funcionar.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Muito obrigado, Dr. Sérgio.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos passar a palavra ao nobre Deputado Vanderlei Macris, terminando às 16h.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Bem, Dr. Sérgio, muito obrigado aí pela sua presença na nossa CPI. Nós estamos, quando propusemos essa proposta, procurando aprofundar um diagnóstico dessa crise aérea, que não se resume apenas nos acidentes que ao longo desse tempo ocorreram, principalmente nesses últimos 11 meses, mas particularmente no sistema como um todo, não é? Levando em conta a questão do controle aéreo, da infra-estrutura portuária, dos próprios investimentos — não é? —, da questão dos equipamentos, enfim, todo o



sistema. E a nossa contribuição é importante. O senhor está chegando agora e tenho a impressão de que esta CPI hoje ela, no País, na minha opinião, é a que detém o maior contingente de documentos, de informações para quem queira compreender bem o que acontece no sistema aéreo brasileiro, hoje. Nós temos um banco de dados, hoje, que, com certeza, na minha opinião, é o mais completo do Brasil. Porque nós tínhamos ações esporádicas: Ministério Público, Tribunal de Contas da União, Poder Executivo, INFRAERO, ANAC. Hoje, não; está tudo aqui. Toda a informação, que pudemos dispor nesse tempo, está aqui. Então, nós esperamos terminar isso, realmente, com uma proposta ou com um caminho, com alternativas que possam colaborar com o País. É isso que espera o usuário do sistema aéreo brasileiro: que ele possa ter segurança e pontualidade. Acho que são essas 2 coisas, de maneira bem simples, que todos nós devemos focar. E a gente conhece e sabe que a sua responsabilidade é muito grande nisso.

Vou tentar avançar um pouco em algumas perguntas que podem, como foi feito anteriormente, colaborar com isso.

A primeira. Tivemos um relatório do Tribunal de Contas da União, de 2006, para se operar novas linhas ou alterar as já existentes. As empresas aéreas precisam do aval da ANAC para que isso aconteça. Isso é definido por meio de um documento denominado Horário de Transportes, as chamadas HOTRANs, o qual formaliza as concessões para a exploração de linhas aéreas regulares, internacionais, domésticas de passageiros, de cargas e também da rede postal de empresas de transporte. Para operar os vôos as empresas dependem de um *Ok* da Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares, chamada CONCLAR. Há necessidade desse *Ok* do CONCLAR para que isso seja feito. As regras ainda são as mesmas de 1988 e 1999. O que parece ter mudado é uma certa, eu diria, informalidade nesse processo. Nos documentos do Tribunal de Contas podemos verificar que sempre parece que a INFRAERO apenas carimbou expressões tipo, quando solicitadas: *"nada a opor"*. Em outras HOTRANs temos aqui arquivado *"nada a opor"* como se fosse um carimbo ou outra estrutura disponível apenas. Ou então: *"essa empresa deverá apresentar nova proposta com ajuste de horário"* etc. Como assinalou o Tribunal — aí são palavras do próprio Tribunal — "não se verificou nenhum processo onde o órgão houvesse negado o pedido de HOTRANs sob a



justificativa de falta de deficiência ou de pessoal, bem como de qualquer outro motivo, percebendo-se somente recomendações de que os movimentos máximos por hora em cada aeroporto não fosse ultrapassados.

Ainda segundo o relatório, Dr. Sérgio, houve um aumento de novas concessões de linhas aéreas aprovadas. Por exemplo: 115 em 2004, 147 em 2005, 221 até novembro de 2006, que representam, respectivamente, um aumento de 28% em 2005 e 50% em 2006. Aí eu faço uma pergunta ao senhor. O senhor determinou que fosse feita uma auditoria, ou pelo menos uma revisão, nessas autorizações anteriores? Está sendo devidamente analisada a real capacidade de infra-estrutura dos aeroportos pela INFRAERO, na concordância com novas autorizações e habilitações? A infra-estrutura realmente é disponível, como estão nas HOTTRANS aqui autorizadas — apenas quase como um carimbo da INFRAERO — para que esse incremento de vôos, aeronaves e passageiros seja feito? Não estaria havendo uma informalidade exagerada, excessiva e falta de coordenação e articulações entre a INFRAERO e a ANAC, e o sistema de controle de tráfego aéreo? No caso, quem falhou, pelo que o senhor tem de informação até agora — a ANAC ou a INFRAERO? —, nesse processo que acabou criando esse excesso de movimentos em alguns aeroportos brasileiros, principalmente o de Congonhas, em São Paulo.

Essa é a primeira questão, Sr. Sérgio Maurício Brito Gaudenzi.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - A falta de coordenação é evidente. Estamos agora tendo a possibilidade de alguma coordenação mais efetiva no sistema. No caso da INFRAERO, como eu disse, ela se ocupa da infra-estrutura aeroportuária, da pista, pátio, embarque e desembarque de passageiros e logística de carga. Só. Quer dizer, eu não entro no estudo da malha. A INFRAERO não opina na malha. O que temos colocado, até contestando um pouco as afirmações da ANAC de esgotamento de aeroportos dentro de 2, 3 anos, é que isso depende muito da malha. Se a malha for... O primeiro passo deve ser a racionalidade da malha. Se isso ocorrer, provavelmente vamos precisar de muito menos infra-estrutura nova, porque você usa melhor o aeroporto. Você usa o aeroporto durante 20, 24 horas por dia. Não usa só numa pequena faixa. E você tem que ter muito mais áreas de embarque e desembarque e bagagem quando você opera um número grande de aeronaves em 4 ou 5 horas. Isso acontece aqui em Brasília, por exemplo, a partir de



cinco e meia da tarde e entrando pela noite. À tarde praticamente os vôos são muito poucos. Então, no nosso entendimento, a falta de coordenação é evidente. E a nossa esperança e expectativa é de que agora, com, inclusive, o Conselho, se possa começar a trabalhar de forma mais articulada. O que a INFRAERO deve dizer, talvez, nesses carimbos que coloca, é que a INFRAERO tem condições de fornecer a infra-estrutura, mas falta dizer, talvez, o outro lado, desde que a malha tenha uma distribuição melhor ao longo do dia, desde que a concentração não seja excessiva em poucas horas, porque senão nós vamos ter — e eu disse aqui — que fazer um dimensionamento de aeroporto só para essa hora do pique, porque depois ele fica completamente vazio. Então é muito melhor que se tenha uma distribuição ao longo do dia. Eu acho que faltou talvez ao carimbo ser um pouco mais incisivo. Da forma que se opera hoje, não.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Eu fui instado a dizer aqui que me preocupei um pouco com a questão regional na presença do Ministro Nelson Jobim. Mas eu entendo o seguinte: São Paulo é o grande nó nessa história toda. Resolveu São Paulo, na minha opinião, resolve o Brasil nessa questão de reorganização da malha. Em São Paulo nós temos a seguinte situação. O aeroporto de Congonhas, pelo que disse o Ministro, tem menos 151 vôos por hora. Essa é uma decisão tomada — o Ministro afirmou aqui: 151 vôos a menos. Evidente que as alternativas de São Paulo hoje, sem a possibilidade de um novo aeroporto, que eu acho que é uma coisa lá para frente... Nós temos que usar 2 alternativas que nós temos em São Paulo hoje: ou Congonhas... Ou melhor: ou Guarulhos ou Viracopos. Guarulhos tem hoje perto de 17 milhões de passageiros/ano, e que eu acho que com essas modificações vai ficar perto do esgotamento. Segundo, Viracopos. Viracopos tem um plano diretor aprovado pela INFRAERO regional. Esse plano diretor prevê um processo de utilização daquele aeroporto, nos próximos 20 anos, com capacidade até de 70 milhões de passageiros/ano, desde que seja feita a segunda pista, algumas questões mais e seja autorizado esse plano diretor — não sei se o senhor tem conhecimento — que já está aprovado na INFRAERO local. Feito isso, com as modificações, terceiro terminal em Guarulhos, é possível resolvermos esse problema de São Paulo, pelo menos agora, até porque para sair de Congonhas para Guarulhos gasta-se quase o mesmo tempo de Congonhas até



Viracopos, porque ali temos a Bandeirantes, que é uma via rápida, enquanto de Guarulhos passa-se por toda a Marginal do Tietê, em São Paulo, que é altamente congestionada. Então, Dr. Sérgio, como é que está esse plano diretor para ser aprovado dentro da INFRAERO? Esse é o primeiro ponto.

Segundo: se existe efetivamente interesse de desviar 21 vôos para a cidade de Campinas, em Viracopos, como foi dito aqui pelo Ministro.

E, terceiro: se há ou não interesse também na desapropriação de uma área para garantir esse plano diretor; que não haja ocupações a fim de comprometer o futuro, como está acontecendo com o aeroporto de Guarulhos hoje. Então, é uma pergunta que queria deixar ao senhor também.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Viracopos é um excelente aeroporto, com a outra pista. Fica aí, eu diria, até completo; um aeroporto que fecha no máximo 8 dias por ano...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O que é uma coisa excepcional!

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Excepcional! Na Região Sudeste, excepcional! Não vejo nenhuma dificuldade para se operar muito mais Viracopos. Guarulhos tem uma solução que o Governo já determinou, e que nós vamos começar a trabalhar, que é a terceira pista. Com a terceira pista de Guarulhos nós vamos ter que fazer o outro terminal, o que aumenta muito também a capacidade de Guarulhos. O mais complicado é Congonhas, porque é um aeroporto encravado na cidade. A cidade cresceu.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Essa decisão já foi tomada, de ficar dentro de um limite de 33 vôos por hora.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Então, o crescimento terá que se dar para...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Guarulhos e Viracopos!

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - ...para Viracopos e para Guarulhos, sem dúvida alguma. Agora, nós vamos ter que fazer alguma revisão no plano que foi feito antes, até em função do que eu disse. Com a mudança da malha, pode-se resolver muita coisa também. Com adequação da malha.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Tudo bem, mas esse plano diretor a que o senhor se refere... Me desculpe, mas nós estivemos lá com a CPI



fazendo uma visita a Viracopos e eles mostraram lá um plano diretor que está praticamente aprovado pela direção regional; falta aprovar na direção nacional da INFRAERO. Como é que está o cronograma da aprovação desse plano diretor? Esse é recente.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Nós vamos reanalisar esse plano na direção nacional da INFRAERO. Esse plano foi uma sugestão. Nós vamos reavaliar. Certo mesmo é que tem uma terceira pista de Guarulhos. Isso, sem dúvida. Guarulhos tem que ter a terceira pista para operar. Agora, a outra nós vamos rever. Claro que a revisão não pode... não só revisão radical... Não tem, não. Mas se pode adaptar a essa nova malha que vai ser montada com a entrada de outras áreas. Como, por exemplo, o Galeão. O Galeão é um aeroporto... *(inaudível)* Perdão. É um aeroporto claramente subutilizado, e que pode ter também uma certa redistribuição de vôos. Eu acho que o nó hoje está na malha, Muito mais do que na infra-estrutura dos aeroportos. Claro que as pistas têm que ser mantidas, conservadas, melhoradas; os pátios também. Mas eu acho que, antes de começarmos a pensar em obra, em fazer mais aeroporto, em ampliar mais aeroporto, nós devemos pensar na racionalização do sistema, o que pode nos evitar de estar fazendo obras até desnecessárias ou que vão ficar ociosas por muito tempo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos agradecer a participação do Deputado Vanderlei Macris e passar ao próximo inscrito, o nobre Deputado Otavio Leite, terminando às 16h13min.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Dr. Gaudenzi, meus cumprimentos. Devo inicialmente...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Antes de... Por favor, Deputado Otavio Leite.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Por favor.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Gostaria de fazer um questionamento ao nobre Presidente, Dr. Gaudenzi. Uma denúncia que está circulando por aí, Dr. Gaudenzi. Ontem eu fui abordado pelo Deputado Júlio Delgado, aqui no plenário, e o senhor poderia nos informar sobre esse tema. É verdade que a INFRAERO determinou a transferência de todos os seus funcionários lotados no aeroporto de



Juiz de Fora para o aeroporto da Zona da Mata, em Minas Gerais, que ainda não foi concluído e, portanto, não tem vôos? Quer dizer, essa denúncia dá conta de que os tais funcionários estariam à-toa no novo aeroporto, que ficam lá o dia todo sem ter nada para fazer, já que nem rádio para comunicação com os pilotos eles têm? Enfim, é verdade essa decisão? Por que ela foi tomada? Não seria o caso de, primeiro, concluir o novo aeroporto para depois fazer a transferência dos funcionários? Eu falo, porque esse tema foi fruto de uma denúncia também feita, se não me engano, no programa *Fantástico*, sobre esse aeroporto, e que houve uma decisão dessa natureza. V.Sa. poderia informar isso para nós?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Olha, infelizmente, é verdade! (*Risos.*) Mas nós já determinamos, ontem, a revisão, porque de fato os funcionários não têm o que fazer no aeroporto. E houve de fato a transferência para o aeroporto, uma transferência que estava programada desde 2006.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Quem é que fez essa transferência?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Essa transferência foi feita anteriormente, para entrar em vigor em pedaços, aos poucos. Só que, como não há possibilidade de se trabalhar lá...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O que é "anteriormente"? Quando falamos anteriormente, é anterior à sua gestão na INFRAERO?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - É. Mas, realmente, não há o que fazer.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O presidente anterior fez?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Não sei se o presidente ou o diretor da área, ou até o superintendente regional. O fato é que houve realmente essa idéia de transferência para um aeroporto que não opera, e que por algum tempo ainda não vai operar. (*Risos.*)

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Esse é o único caso? Agora me deu curiosidade aqui de saber: não tem outros casos como esse no País?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Não que eu... Eu acredito que não. O caso do aeroporto. Colocar funcionários num aeroporto que não opere, eu acho que não! (*Risos.*)



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Também seria demais, não é? (*Risos.*)

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Olha, porque essa conversa andou ontem aqui na Casa. E, na verdade, nós queríamos... Porque é um absurdo isso!

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - E ainda tem a despesa.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - É um absurdo uma determinação de você levar funcionários para um aeroporto que não tem nenhum tipo de operação!

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - E durante muito tempo ainda não terá.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - É lamentável uma decisão como essa. E eu espero que V.Sa. possa tomar todas as providências no sentido de não permitir essa situação.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Já anular isso! Não há nenhum sentido você colocar funcionário num lugar onde não tem avião, onde não tem nem obra, não tem nada.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Quantos funcionários eram?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Não vou lhe precisar para não dar um dado errado, mas posso fazer isso. Assim que chegar à INFRAERO eu posso fazer isso.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - *Ok*, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Restabelecendo a palavra ao nobre Deputado Otávio Leite, terminando às 16h17min.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Dr. Sérgio, ao tempo em que o cumprimento, vale dizer, como preliminar, para vosso registro, em que pese toda essa complexa crise aérea ter revelado uma série de incompetências, de falhas, de gestões equivocadas em órgãos etc., quero que o senhor entenda que para nós outros esse problema superpõe a uma dimensão de Governo. Ele, para nós, é no fundo algo que está numa superestrutura superior. É uma questão de Estado; é um problema de Estado. E todos temos que ter responsabilidade para ajudar o Brasil a superar.

Acho que esta CPI tem prestado um grande serviço à Nação. V.Sa. expressa muito boa vontade, tem um currículo muito respeitado; expressa entusiasmo. Mas



V.Sa. já é um produto desta CPI; é um filho desta CPI. Certamente, o destino talvez tivesse percorrido uma outra estrada, não fora esta CPI. Acho que esse é o espírito que norteia, no fundo, o entendimento e a ação de cada um dos Parlamentares.

O Ministro aqui esteve e falou claramente. Apresentou um formato de uma nova malha, de um desenho que ele preconizou, à luz de um estudo preliminar que ele teve. E que aponta, esse estudo, uma solução em redefinições de fluxos e frequências aéreas.

No bojo, claramente, Tom Jobim: aeroporto ocioso, estruturado, precisando de reformas, mas com potencial formidável para ser solução do problema. E aí o Ministro, recentemente, expressa claramente esse intuito. Nós verificamos que o CONAC, órgão maior, em julho, decidira através da sua Resolução nº 6 que nenhum novo vôo deveria utilizar-se da Terminal São Paulo mercê dos problemas todos aqui já ditos. E o de mais: que todos os acordos bilaterais de frequências internacionais haveriam, e obrigatoriamente, deveriam ser revistos dentro de uma perspectiva nova.

De súbito, e para nossa perplexidade, essa semana, as companhias aéreas anunciam uma série de novos vôos, partindo da Terminal São Paulo. Em contradição nítida e clara ao que revelou e expressou o Ministro, como política de Governo. Acho que ali se constituiu uma estratégia de ação de mercado, de postura frente ao Estado brasileiro das companhias aéreas, para um pouco melar a partida ou voltar a “tudo como dantes no quartel de Abrantes”. Muito bem. Essa é uma questão, é uma indagação. Queria só saber o que V.Sa. sabe sobre isso.

Agora, se concebe o Tom Jobim como saída, ou qualquer que seja outro... É preciso verificar o que existe de recursos disponíveis para a execução de obras e das melhorias indispensáveis à utilização do equipamento público. Então verificamos, e sabemos que se pretende utilizar o Tom Jobim.

Ao orçamento deste exercício, Presidente Sérgio, tivemos acesso pelo SIAFI — dados de hoje — e não encontramos dotação alguma específica para o Tom Jobim; só encontramos para o Santos Dumont, que se sabe está ultimando um conjunto de obras com um novo terminal etc. Mas Tom Jobim: zero. Recentemente, esta semana, o Congresso toma ciência da proposta orçamentária do Governo Federal para o exercício do ano que vem. Este ano: INFRAERO, orçamento de



investimento, 968 milhões. Gostaria de saber o que já foi executado e onde estão os recursos para o Tom Jobim. Para o ano que vem, orçamento INFRAERO, orçamento-investimento, 1 bilhão e 600 reais — mais elástico. Foi a proposta que acabou de chegar ao Congresso. E aí verificamos que 15 milhões devem ser para a conclusão do Santos Dumont — passageiros e reformas. Mas, no que diz respeito aos aeroportos internacionais Antonio Carlos Jobim e Galeão, para recuperação de pistas: 31 milhões e 700; terminal de carga: 4 milhões e 300. Sendo certo que a potencialização do Tom Jobim pressupõe a recuperação do Terminal I. O anterior presidente da INFRAERO chegou a verbalizar, com todas as letras e adjetivações, que ali era digno de uma inalação incômoda ou coisa do gênero — *“porque fedida”* foi o termo técnico utilizado, popularmente falando. Um terminal, sabemos, que precisa ser recuperado.

Então, a pergunta é a seguinte. No orçamento deste ano não enxerguei recurso algum para o Tom Jobim. Gostaria de enxergar. No orçamento do ano que vem não há também previsão para a recuperação do aeroporto, do terminal. Ouvi dizer que esse plano teria um projeto da ordem de 150 milhões, e vejo apenas 36 milhões, grosso modo, mas sem ser para o terminal em si.

Queria trazer ao senhor essas preocupações, porque, na Administração Pública, sabemos que o que se faz ou não se faz depende de lei, sobretudo da lei de meios. V.Exa, como ex-parlamentar desta Casa, sabe bem muito a importância; do contrário, viramos todos só discurso.

Então, essa é a segunda questão: sobre o orçamento do Tom Jobim. Malha viária e perspectiva de utilização do Tom Jobim de saída.

A ultima, para fechar e deixá-lo à vontade. Trago aqui também um testemunho. Essa semana fui muito procurado no Rio de Janeiro sobre o problema do Aeroporto de Jacarepaguá, que viria a ser objeto de uma nova rota para Campo de Marte, em São Paulo. Vi uma repulsa e uma postura refratária muito aguda da população local, preocupada, porque aquele cone de aproximação de Jacarepaguá, em face dos prédios que já existem na região, inspira muito cuidado. Quer dizer, lá é um aeroporto que, por si só hoje, com os teco-tecos, os aviões menores da vida, já tem preocupação com uma nova rede comercial que começa com o pequeno e,



depois, se expande aos poucos. Então, há uma repulsa muito grande — devo registrar ao senhor também — da população.

Finalmente, só para saber se se conseguiu utilizar os aparelhos de Raios X, que foram adquiridos para o Pan, para alguns terminais. Porque o senhor iria verificar.

Eram essas as 4 questões. Agradecido.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Vamos começar pelo Galeão. Realmente, se a decisão na reestruturação da malha for fazer, o que tudo indica que será, do Galeão um ponto de distribuição... Hoje, o Galeão é um aeroporto subutilizado, embora com equipamento, a maior pista que nós temos. É, provavelmente, o único capaz de receber um A380. Enfim, com essa reestruturação, se ficar consignado isso, teremos que abrir algum outro crédito para fazer a obra da estação. Porque há recursos para a obra da pista. Mas há recursos para a obra da pista que devem estar exatamente dentro dos recursos próprios da INFRAERO.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Pois é. Sinceramente, não localizei no orçamento, não.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Claro que, para refazer a estação de passageiros, não. Mas, se a definição for essa, e tudo caminha para ser, teremos rapidamente de fazer um estudo, um anteprojeto, e solicitar o crédito para fazer as obras do Tom Jobim. Tudo caminha nessa direção de ser o Tom Jobim e também o de Confins aeroportos de distribuição. Então, nos teríamos São Paulo, Confins, um pouco Brasília e o Tom Jobim. Com isso, teremos uma malha modificada. Nós vamos precisar fazer alguma coisa em Confins — mas é muito pouco o que precisa ser feito em Confins. E alguma coisa no terminal de passageiros lá no Tom Jobim.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Pois é. Queria registrar para o senhor isto: não há recurso algum, um centavo para o terminal de passageiros do Tom Jobim. E há uma expectativa grande em relação a essa obra no orçamento para o ano que vem.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Mas eu diria que é quase certo. Não vou dizer é certo, mas é quase certo que, nessa reestruturação, o Tom Jobim será um distribuidor, até pelo equipamento que já existe.



**O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO** - Sr. Presidente, só aproveitando a pergunta do Presidente Sérgio.

O senhor falou também sobre o Aeroporto Tancredo Neves, em Confins. Existe já algum valor, alguma coisa específica, dentro da sua resposta que o senhor está dando?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Em Confins há a idéia de fazer um estacionamento, com uma licitação entregue à área privada.

**O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO** - Estacionamento?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - O básico em Confins é estacionamento. Confins já é um aeroporto também com baixa utilização. E o que pode estrangular Confins é o estacionamento de automóveis. Confins já é um aeroporto pronto para entrar em funcionamento.

**O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO** - Então não há nada planejado para fazer obras no terminal?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Em Confins? Este ano que vem, não. Agora, Jacarepaguá, sobre a consulta que foi feita à INFRAERO. A INFRAERO respondeu à consulta. A INFRAERO não pretende utilizar Jacarepaguá, até porque a rampa já está prejudicada, porque a aglomeração urbana em torno do aeroporto já prejudica o aeroporto para qualquer outra utilização que não seja a aviação geral. Então ontem mesmo fizemos uma ratificação do que já tinha sido dito há 10 meses, porque há um grupo interessado em fazer, se não me engano, um hospital ali ao lado. E que não havia alguma interferência com o aeroporto. Nós não pretendemos, até porque, tendo o Santos Dumont e tendo o Galeão, não haveria sentido algum em fazer um outro aeroporto, um aeroporto grande, em Jacarepaguá. Quanto a isso, pode estar despreocupado, porque não houve mudança na posição da INFRAERO. Isso já foi colocado numa outra reunião que foi feita anteriormente. Agora, o Galeão, eu tenho certeza — não vou dizer certeza absoluta, mas tenho 95% de certeza — de que será utilizado como centro de distribuição. E aí, nesse caso, nós vamos ter que fazer, de fato, a melhoria do terreno. A pista já vai ser feita.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Localizou os aparelhos de Raios X? Os aparelhos existiam?



**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Não, não consegui ainda localizar onde estão os aparelhos do Pan. Mas estamos ainda trabalhando nesse sentido de descobrir, para poder pedir esses aparelhos do Pan, para utilizar. Porque, realmente, não é o ponto de estrangulamento, até porque não é tão caro. Mas, havendo os aparelhos, eles vão ficar sem uso. É muito melhor que venham para a INFRAERO. Nós podemos até pagar a quem adquiriu, fazer alguma troca com quem adquiriu, para ficar com esses aparelhos, porque nós vamos precisar de aparelhos, inclusive no Galeão.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Presidente, quero agradecer. Só para frisar ao Dr. Sérgio que estamos todos no aguardo do célebre dia 20 próximo, vindouro, porque será o instante no qual se definirá a nova malha, não é isso? É dia 20. Houve o “Dia D”: será o dia 20. É o “Dia D” nosso.

Então, para lembrar ao senhor que será necessário corrigir o orçamento. E, aí, seria importante que o próprio Governo sugerisse, a fim de que a dotação adequada se fizesse para o Tom Jobim. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Passo a palavra então à nobre Deputada Luciana Genro, próxima inscrita, terminando às 16h31min.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Obrigada, Presidente.

Dr. Gaudenzi, o senhor assistiu ao depoimento dos funcionários da INFRAERO que liberaram a pista no dia do acidente?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Não.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Eles nos relataram que... Em especial um deles, que era o encarregado, de fato, de fazer a vistoria; um outro estava junto por acaso. Ele relatou que nunca recebeu treinamento algum para fazer esse tipo de vistoria; que eles, simplesmente, vão passando de um companheiro para outro como é que se faz a vistoria; e que, naquele dia, eles fizeram a vistoria “no olho” e dentro de um carro. Eles sequer desceram do carro para fazer a verificação.

O senhor pretende fazer alguma modificação nesse procedimento de liberação de pista em dia de chuva?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Evidente. Em primeiro lugar, não se faz vistoria dentro de carro! (*Risos.*) Em segundo lugar, para se fazer a



vistoria, tem que ser alguém treinado para isso, que tenha, no mínimo, algum curso, tenha feito algum curso que o habilite a fazer isso. Então, o que eu posso dizer é que o nosso setor, tanto em operações como em engenharia, não adotará mais esse procedimento.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Já mudou isso, então? Ou vai mudar?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Já, já. Não tem mais vistoria de pista por quem não é habilitado em curso para fazer isso. E porque não se vai fazer, de fato, vistoria... Porque andar com um carro na pista não é vistoria nenhuma. Vistoria é você descer... Inclusive, tem instrumentos de medição para medir, tem toda uma rotina para se liberar uma pista dessas. Então, o que houve, de fato, é lamentável e não vai se repetir.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Então o senhor mudou esse procedimento?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu insisto em que eu prefiro que uma outra área faça a vistoria do que nós executarmos, porque eu tenho muito mais segurança... Eu faço a minha. Mas eu gostaria muito de ter alguma outra área que também faça.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Mas esse é no caso das obras, não é?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - É. No caso das obras.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - No caso, eu estou me referindo à questão da chuva: ver se a pista está em condições ou não.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Nesse caso da chuva, só será feita por alguém que tenha a habilitação para fazê-lo. E ele vai fazer, andando na pista; não vai fazer dentro de carro.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Certo. O Brigadeiro J. Carlos, antes de sair da Presidência da INFRAERO, disse que iria abrir uma sindicância para... Que teria já aberto, inclusive, uma sindicância para apuração de responsabilidades na falha de planejamento da INFRAERO. Porque nós questionamos a ele essa opção que a INFRAERO fez de embelezamento dos aeroportos em detrimento das obras nas pistas que eram de extrema urgência. E ele reconheceu que isso havia



sido um erro e diz que havia aberto uma sindicância para apurar as responsabilidades. Essa sindicância já foi concluída? Existe algum resultado em torno disso?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Não. Não foi concluída. Eu também estou aguardando o resultado dessa sindicância.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Ela está em andamento, então? Se eu entendi bem o que o senhor disse em resposta ao Deputado Fruet, eu entendi que o senhor afirmou que, pelo problema do *software*, a INFRAERO não tem o mapa desses contratos de mídia publicitária que foram feitos pela INFRAERO. Eu lhe perguntaria: sobre os contratos que estão hoje em vigor, a mídia aeroportuária que está lá quando a gente vai ao aeroporto e enxerga essas propagandas, a INFRAERO tem controle sobre esses contratos? Tem um parecer sobre se eles foram superfaturados ou não, como pairam denúncias a respeito de vários contratos?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu diria que há um controle insuficiente; que nós vamos precisar pôr o *software* em funcionamento para ter, de fato, um controle. Com todas as dificuldades de um *software* que foi contratado já de forma um tanto quanto esdrúxula, para dizer no mínimo esdrúxula, não está completamente entregue; há uma parte que não chegou e que nós estamos tentando receber — porque foi pago e nós vamos ter que usar. Hoje, o controle existe, mas é um controle falho porque não é um controle que se faça com, realmente, acompanhamento dessa obra.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - O senhor não sabe, então, com exatidão quanto foi pago por essas empresas que estão hoje com a sua mídia nos aeroportos?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu sei quanto foi pago. Eu não sei se aquele valor é o valor que deveria ser pago. Eu tenho... Os relatórios são todos fechados, tranquilos. O que eu preciso saber é se aquilo corresponde à verdade. Nós estamos tentando agora fazer isso. Demora um pouco, porque nós não temos...

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Não seria prudente suspender esses contratos até que se possa fazer essa verificação?



**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Olha, eu pretendo fazer isso o mais rapidamente, porque, se eu suspender, eu deixo de ter receita. Eu vou ser de novo penalizado pela falta de receita. Então, o que eu tenho que fazer é rapidamente verificar, para fazer a correção. E, sobre os que já foram encerrados, encerrar e abrir nova licitação. Porque, se eu simplesmente encerrar, aí eu ainda tenho um prejuízo maior porque eu deixo de receber até os que estão pagando.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - O senhor tomou conhecimento da denúncia publicada pela revista *Veja* sobre o terreno que seria vendido à INFRAERO? que a INFRAERO receberia para outros, para terceiros, pelo mesmo preço? e que esses terceiros, então, repartiriam em lotes e poderiam faturar até 200 milhões?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Terreno?!

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Uma denúncia publicada pela revista *Veja*: que o assessor da presidência da estatal, o Sr. Josevaldo Reis, teria negociado a compra de uma área de 240 mil metros quadrados que pertence ao Governo do Distrito Federal para depois repassar a imobiliárias. A INFRAERO compraria este terreno por um valor relativamente baixo, repassaria às imobiliárias e elas então fatiariam os terrenos e venderiam por mais caro. Segundo a revista, o Sr. Josevaldo teria inclusive pedido demissão depois que a denúncia veio à tona.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu por acaso assinei hoje a demissão do Sr. Josevaldo, porque ele está incluído num inquérito pela CGU. Então ele vai responder à CGU. Como ele tinha um cargo de confiança, ele foi exonerado do cargo de confiança. Ele não é funcionário da casa e vai responder à CGU.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível)*

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Hoje.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Porque eu lhe fiz um questionamento sobre se V.Sa. tinha demitido alguém. V.Sa. disse que não tinha demitido ninguém...

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu assinei hoje o ato. Deve estar publicado no *Boletim Interno* de amanhã.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Como é que é o nome do cidadão?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Josevaldo.



**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Josevaldo. Ele está sendo investigado pela CGU pelo motivo desse terreno?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Não. A CGU colocou ele sob investigação. Não é especificamente sobre esse terreno. Mas, como ele está sob uma investigação, é melhor que ele se afaste e responda à CGU.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - E desse episódio do terreno o senhor não tem conhecimento?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Não, não tenho conhecimento desse episódio do terreno, não. Mas, provavelmente, deve estar no rol que a CGU levantou.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Qual é o cargo? Qual era o cargo que ocupava esse...

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Ele era Assessor da Presidência.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** -7 Tem mais alguém que o senhor se lembra?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Não. Além desse indicado, apresentado pela Controladoria, não. Eu recebi a comunicação e imediatamente eu o afastei para ele responder.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Indicado por mais alguém, tem algum outro afastamento que tenha sido feito em relação a casos de corrupção ou de...

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Não, não.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Só para concluir.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - O que não exclui a hipótese de que, com o andamento do nosso trabalho, da Controladoria, da CGU, não apareçam outros. O nosso procedimento será sempre este: se ele ocupa um cargo de confiança, ele sai do cargo de confiança e vai responder à CGU; se ele é funcionário da empresa, ele retorna ao cargo originário dele e vai responder; mas, se ele não tem o vínculo com a empresa, ele simplesmente é exonerado do cargo de confiança e vai responder ao inquérito da CGU.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Último questionamento, Presidente. Eu vi aqui nas notícias que o Senador Demostenes Ihe questionou a respeito da



contratação do novo Diretor de Engenharia, o Sr. Severino Rezende, pelo fato de que ele trabalhava na CONSTRAN, e a CONSTRAN presta serviço à INFRAERO. E, pelo que consta, além de prestar serviço à INFRAERO e ter um contrato bastante elevado, ela também está sendo investigada pelo Tribunal de Contas. O senhor não acha que é um pouco complicado um cidadão que sai de uma empresa que está sendo investigada ir assumir um posto onde ele vai se relacionar diretamente com essa mesma empresa para a qual ele trabalhava?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu não acho que ele vai se relacionar com a CONSTRAN. Severino é um engenheiro com um currículo invejável, inclusive muito elogiado no Conselho de Administração. Ele tem um currículo que preenche as condições para suprir a área de engenharia. Ele foi gerente de um contrato nessa empresa. Ele não foi... Na ocasião, disseram até que ele teria sido um dos donos da empresa, ou sócio da empresa. Não foi. Ele foi gerente, como engenheiro, de um contrato da empresa, exercendo uma função de engenheiro; ele não teve nenhuma responsabilidade de direção na empresa, ele não participa da direção da empresa, não participou da direção da empresa. E nós fomos buscar o Severino porque ele é realmente um engenheiro que tem um currículo, nessa área, admirável. E depois a ligação não é a ligação dele com a empresa. Ele vai ser o... ele é o diretor da área de engenharia e que vai fazer licitações. Então, ele não entrega a obra, ele licita a obra, com comissões de licitação a cada obra, observada pelo Tribunal de Contas. Tudo isso.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Por fim, o senhor acha que foi adequada a forma como foi feita a liberação daquela pista depois das obras sem as ranhuras? O senhor acha que este deveria ser o procedimento normal, liberar uma pista sem ranhura, sendo ela tão pequena, sem nenhuma restrição para operação em dia de chuva? Ou o senhor pretende mudar esse procedimento também de liberação da pista?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Como eu disse, a liberação da pista...

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Não no caso da chuva. Estou falando agora do caso da obra.



**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Nós fazemos a obra. Eu quero que uma outra área libere... vá, faça a inspeção e libere a pista. O que toda área de engenharia me diz é que o *grooving* é um dado auxiliar, como pode ser um concreto poroso, como pode ser um asfalto mais desagregado, que tem maior infiltração. Existem diversas possibilidades de se trabalhar. O *grooving* é uma delas. É o que toda a área de engenharia me assegura.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - O senhor acha que a ANAC deveria fazer essa liberação para que não seja a INFRAERO?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu acho que... A ANAC, hoje, faz a liberação.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - No caso dessa obra, eles disseram que não era uma reforma. O Presidente Zuanazzi disse que era uma manutenção, e por isso eles não fizeram a inspeção.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Não. Na verdade, não foi uma manutenção. Foi feita uma obra.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Foi uma obra. Esse é o meu entendimento também.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Foi feita uma obra.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - A ANAC não cumpriu o seu papel ali, que era fazer essa vistoria.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Foi uma obra. Sem dúvida alguma foi feita uma obra. O *grooving* poderia ou não existir. O que todos dizem é que o *grooving* também não seria um fator que impediria o acidente. Mas é evidente que, tendo o *grooving*, é melhor. Quanto mais elementos nós pudermos botar para a segurança, melhor.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Obrigada.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Mas foi feita como obra.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Se a pista de Congonhas fosse uma BR, Deputada Luciana Genro, o termo técnico seria uma restauração. Ela foi arrancada e foi feita. Concorde? (*Risos.*)

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - É verdade.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Nós vamos suspender a reunião por 5 minutos, porque o ex-Deputado Gaudenzi, Presidente da INFRAERO, precisa atender a um telefonema urgente.

*(A reunião é suspensa.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Declaro reaberta a reunião.

Passo a palavra ao próximo inscrito, nobre Deputado Beto Mansur, que trocou de posição com o Deputado Vic Pires Franco e terminará sua intervenção às 16h52min.

**O SR. DEPUTADO BETO MANSUR** - Muito bem, queria, primeiro, cumprimentar o meu querido Presidente da INFRAERO e ex-colega aqui na Câmara, e desejar que tenha aí uma administração muito profícua.

Gaudenzi, eu queria apresentar algumas questões, fazer algumas perguntas mais técnicas, porque eu acho que elas são pertinentes, principalmente com relação à segurança dos nossos aeroportos e mais especificamente à questão que envolve Congonhas.

A ligação Congonhas—Guarulhos, no meu entender, é extremamente necessária. É lógico que nós acabamos diminuindo o número de vôos em Congonhas — possivelmente o aeroporto mais importante do Brasil nesse processo todo de malha viária —, houve, logicamente, uma exigência por parte da INFRAERO e também do próprio Governo de diminuir o número de *slots* dentro de Congonhas. A ligação Congonhas—Guarulhos, no meu entender, uma parte dela já está quase pronta, em função do metrô que sai do Jabaquara e vai até a Barra Funda, e de Barra Funda até Guarulhos há grande possibilidade de o Governo do Estado fazer uma parceria. Eu gostaria de saber qual a influência que pode ter a INFRAERO nesse processo?

O segundo ponto refere-se à questão que envolve área de escape em Congonhas. Nós temos que, de alguma maneira, desapropriar a cabeceira 17 ou a 35, para que a gente possa fazer um túnel ali em cima da Rubem Berta com a Washington Luiz, ou, então, do outro lado, também desapropriar aquele pedaço que existe ali na cabeceira 35, para que a gente possa fazer algum tipo de área de escape. Ela é necessária. Qual é o planejamento da INFRAERO com relação a isso?



A outra questão é o quarto aeroporto de São Paulo. Nós temos Congonhas, Guarulhos e Viracopos. Há possibilidade de termos um quarto aeroporto. E aí eu já puxo um pouco para o meu lado, lá da Baixada Santista, de se ter um aeroporto construído pela iniciativa privada, não com dinheiro público, mas também com incentivo por parte da INFRAERO, para que possamos construir um aeroporto eminentemente de carga.

Por que digo isso? Nós temos o maior porto da América Latina, que fica na Baixada Santista, especificamente em Santos, e o único modal de transporte que nós não possuímos é um aeroporto. Ou seja, as cargas que eventualmente necessitam de transporte aéreo têm que ir para Viracopos ou, então, para Guarulhos.

A outra questão é a de interferência de rádio. Como é que a INFRAERO está fazendo esse trabalho junto ou com a ANATEL. Não diria nem somente com a ANATEL, mas eu acho que a ANATEL tem a responsabilidade de fazer um levantamento desse espectro todo de radiofrequência que existe nos grandes aeroportos, principalmente aqui em Brasília. Quem voa sabe que há uma grande interferência por parte de rádios piratas. Seria o caso de a gente fazer um trabalho, um mutirão, vamos dizer assim, junto com a Polícia Federal, para que a gente possa resolver esse problema, que também é um problema de segurança.

Em linhas gerais — não temos muito tempo —, seriam esses questionamentos. Eu tenho mais alguns, mas eu gostaria que o senhor nos detalhasse sobre essas questões que eu fiz.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - É com prazer que revejo meu colega Beto Mansur. Congonhas, Guarulhos. A tendência em todas as grandes cidades é ter um aeroporto afastado da cidade e ter um sistema rápido de transporte, uma rede regional ou um metrô, que lhe põe em qualquer área central da cidade rapidamente. E nós não vamos poder escapar disso. Nós vamos ter que começar a nos preocupar com essa interligação inclusive de aeroportos com transporte rápido. Então, eu acho que essa é uma solução interessante, e o Governo de São Paulo já acenou com alguma possibilidade. Eu acho que nós conseguiremos conversar com o Governador Serra bem sobre isso. É uma possibilidade da interligação. No caso de Santos, evidentemente, se houver a possibilidade de ter



uma área de carga para complementar a área do porto, uma área de carga aérea, é também interessante. E essa é uma área que dá resultados e que a iniciativa privada poderia até se interessar, ter um terminal de carga aeroportuário na região da baixada de Santos. Se quiserem que a INFRAERO opere, nós estamos dispostos a operar. Acho que é interessante. O mais complicado aqui é Congonhas, porque qualquer obra em Congonhas vai ter que levar em consideração não só o tamanho da pista, a área de escape da pista... Mas é uma aproximação já, hoje, toda cercada de prédios. Então, Congonhas é a área mais complexa. Mas, eu não sei, eu tenho a impressão, Deputado Beto Mansur, de que, com essa interligação de aeroportos, com o funcionamento de Guarulhos, com o funcionamento de Viracopos, nós poderíamos talvez dar uma outra destinação ao Aeroporto de Congonhas, mais condizente com aquela aglomeração urbana que cerca todo o aeroporto. Se houver a possibilidade do transporte rápido para esses 2 aeroportos, nós teríamos 2 excelentes aeroportos, Guarulhos e Viracopos. Viracopos com a vantagem inclusive de não fechar. Então, essa interligação seria fundamental para se trabalhar, e nós poderíamos deixar Congonhas para vôos menores, para, enfim, vôos muito mais locais, vôos regionais de São Paulo com aviões menores, utilizando inclusive muitos dos nossos aviões, que são excelentes, da EMBRAER, ali. Então, eu acho que, com isso, nós poderíamos fazer. Agora, essa é uma discussão que nós vamos ter que fazer, que sentar, tem que fazer sem paixão. Claro que Congonhas foi um marco na aviação brasileira. Congonhas foi, durante muito tempo, o mais importante aeroporto do Brasil. Então, é um marco. Mas a cidade cresceu ali em volta. Acho que devíamos sentar e conversar um pouco sobre isso. E, claro, incluir nisso aqui a Prefeitura, o Governo do Estado, fazer uma discussão ampla disso aí. Nós estamos dispostos a fazer isso, porque podemos resolver isso com sabedoria até, dando a cada um o seu destino e tendo a possibilidade de ter inclusive São Paulo sem fechar, o que seria um trem rápido para Campinas. Vocês ficam com o aeroporto de São Paulo, porque não vai fechar hora nenhuma.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Oito horas por dia... oito dias...

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Por ano.

**O SR. DEPUTADO BETO MANSUR** - O detalhe, Gaudenzi, é que temos aí essa questão que envolve o trânsito entre Congonhas e Guarulhos. É preciso, de



todas as formas, um acesso rápido, porque senão não se viabiliza o transporte através do aeroporto de Guarulhos nem de Viracopos, e continua o excesso de vôos em Congonhas. Se não são dadas condições para que o usuário utilize esse transporte com rapidez, ele acaba não indo para Guarulhos. Hoje, temos que enfrentar a Marginal...

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Se houver a possibilidade de chegar a Guarulhos num trem rápido ou de sair de Congonhas, seguramente muito passageiro já vai direto para Guarulhos no trem rápido, porque é claro que é um aeroporto que tem muito melhores condições de segurança. Por mais que se ponha condição de segurança em Congonhas, que se ponham, enfim, essas barreiras de concreto desagregável no final da pista, com tudo que se faça, o que for, ele não será um aeroporto com uma pista de 3 quilômetros ou de 4 quilômetros, não é? Então, nós vamos ter que pensar num aeroporto, em São Paulo, que vai ser um pouco mais longe, no caso de Campinas ou de Guarulhos, mas que tenha condição inclusive de receber aviões maiores que virão. Hoje, só tem possibilidade de se ter, por exemplo, o A-380 no Rio, onde se tem uma pista de 4 quilômetros. Mas o fluxo de São Paulo é enorme, e é evidente que a tendência seria o A-380 pousar também em São Paulo. Nós vamos, de qualquer maneira... A terceira pista de Guarulhos — já é uma decisão de governo — vai ser feita. E eu daria também uma resposta, aproveitando esse gancho para o Rio. Há uma previsão de 90 milhões para a revitalização do Terminal de Passageiros 1 do Galeão, que, de fato, é um terminal que está acabado. É uma pena ter um equipamento daquele porte subutilizado. Então, há essa previsão. Nós vamos colocar isso na redefinição do Orçamento. Deverá ser um pedido adicional ao Relator-Geral do Orçamento para o TPS-1 do Galeão.

**O SR. DEPUTADO BETO MANSUR** - Eu estou satisfeito, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Agradecendo ao nobre Deputado Beto Mansur, passo a palavra ao ultimo inscrito, nobre Deputado Vic Pires, que terminará às 17h02min.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, estou com o Relator ao meu lado aqui me orientando nas perguntas. (*Riso.*)



Dr. Sérgio, eu estou aqui com a ação do Ministério Público sobre aquele episódio do fechamento do aeroporto, da tentativa de fechamento do aeroporto. A ANAC fez a sua defesa, e, dentro da defesa, o senhor sabe que foi encontrado um documento, que o senhor já viu na imprensa, aquele 121-189, que era um documento que não existia. Existia dependendo das conveniências da diretoria da ANAC. Mas encontrei um outro documento aqui, Dr. Sérgio, que é o seguinte: *Procedimentos de controle de formação de lâmina d'água.*

Aqui esse procedimento é feito para a INFRAERO para que a INFRAERO tome as medidas necessárias junto com a torre. Esse documento, no item 2.3, diz o seguinte: *Em caso de chuva leve e contínua — como foi no dia do acidente —, a TWR São Paulo deverá interromper as operações de modo a proporcionar à AAL — que é justamente o aeroporto — a realização de inspeção 60 minutos após o início das precipitações e 120 minutos após o início das precipitações.* Isso é feito, Dr. Sérgio?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Isso seguramente deve ser hoje feito. É possível que não tivesse sido feito até ocorrer o acidente, não é? Mas hoje seguramente é feito.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor tem conhecimento dessa...

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Depois do acidente, houve, eu diria, talvez até um despertar para o dado da segurança, que não era o dado mais visível nem mais o preocupante dos aeroportos. A idéia é que, no Brasil, não tem desastre aéreo, que não tinha coisa alguma, que se voava aqui muito bem, segurança absoluta, até que ocorreram, lamentavelmente, os 2 acidentes, que mostraram que não era exatamente assim. Então, o que antes não era feito passou a ser feito, ou o que antes não era feito com regularidade passou agora a ser feito.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor conhece esse procedimento, o senhor conhece esse documento? O senhor já o viu alguma vez?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - O documento, em si, não, porque é da área de operações.



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não. Sim, mas esse procedimento é usado. A ANAC... Não foi feito só para a obra. É um procedimento hoje que é usado.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - É usual.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Usual. Usual. Porque aqui, no item 2.4, diz o seguinte: *Independente das informações transmitidas pela AAL, a TWR — que é a torre — deverá suspender as operações para a inspeção da pista imediatamente após receber informe de qualquer aeronave sobre dificuldades com o controle direcional durante a operação de pouso ou decolagem que possam estar relacionadas com a presença de água na pista.*

Então, ao meu ver, Presidente, isso aqui é um documento que foi colocado para convencer o juiz de que tudo estava sendo feito, de que toda a questão da segurança estava sendo obedecida, como também aquela tal da regulamentação, aquela RBHA. Então, eu pergunto para o senhor, e o senhor já me respondeu: “É feito isso regularmente”.

O senhor tem algum controle através de mapa...

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Só um dado: a torre de São Paulo... Tem aí que a torre deveria suspender, não é?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Mas a torre de São Paulo é Força Aérea.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É, mas é uma operação conjunta. É uma operação da AAL, que é o aeroporto. É aquele cidadão que sai com a régua, mede e avisa para a torre, não é isso, Relator? Avisa para a torre. Foi isso que ele disse aqui. Avisa para a torre, diz: “*Olha, a pista está levemente molhada*”.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Ele vai informar para a torre se a pista está molhada, se tem lâmina d’água, se tem poças d’água, e a torre é que decide o que fazer. Ele não tem o poder de interditar a pista. Pelo menos foi o que eles disseram aqui.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - A decisão, nesse caso, aí, se é da torre, é decisão...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Da Aeronáutica.



**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - ...da operação da torre, que é da Aeronáutica. Essa torre não é nossa.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - A torre de lá não é...

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Essa torre é operada pela Aeronáutica, São Paulo.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor tem conhecimento de que é feito um... que tem um documento de medição de lâmina d'água? Eu gostaria que o senhor pudesse enviar para cá para a Comissão, porque o que eu tenho aqui, Presidente, é só a medição de lâmina d'água que serviu para ser colocada no processo, na defesa da ANAC. Então, eu gostaria que o senhor pudesse mandar para cá...

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Claro.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - ...a medição da lâmina d'água... Exatamente. O senhor entendeu.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Depois do acidente.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Antes, durante e depois do acidente, para ver se isso está sendo feito, porque isso aí é fundamental para o que o senhor falou na questão da segurança, para que a gente possa analisar com mais calma para ver.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Claro.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Agora, esse documento aqui não foi colocado apenas para a obra do aeroporto, para a obra da pista. É um documento que é usado como se fosse uma regulamentação tipo aquela RBHA. Não foi feito só para a obra. Então, disso o Relator tem que tomar conhecimento, isso o Relator tem que investigar.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Deixa eu entender melhor aqui, Deputado Vic Pires e Presidente. Pelo que eu entendi de V.Exa., a torre deveria ter interditado a pista assim que tivesse um comunicado de algum piloto de que a pista estava escorregadia...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É o que diz o item 2.4.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - ...ou que o controle da aeronave sobre a pista sofria algum tipo de alteração.



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não a INFRAERO, a torre.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - A torre.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu posso repetir para V.Exa.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - E que a INFRAERO, ao constatar chuva, mesmo que leve, mas intermitente, deveria interromper a pista para fazer análise da presença de lâmina d'água.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - E deveria interromper... Eu vou ler, para ficar claro: *Em caso de chuva leve e contínua, a TWR/SP — que é a torre — deverá interromper as operações de modo a proporcionar à AAL — a Administração Aeroportuária Local, que é a INFRAERO — a realização de inspeção 60 minutos após o início das precipitações e 120 minutos após o início das precipitações.* Ou seja, 1 hora e 2 horas. A AAL, com base nas 2 avaliações citadas no item 2.3, realizadas durante a ocorrência da chuva leve e contínua, poderá propor à torre o período para uma próxima verificação.

Tudo isso não foi feito. Nós temos já essa informação. O 2.4 vai além: *Independente das informações transmitidas pela AAL, a torre deverá suspender as operações para inspeção da pista imediatamente após receber o informe de qualquer aeronave sobre dificuldades com o controle direcional durante a operação de pouso ou decolagem que possam estar relacionadas com a presença de água na pista.* Foi o que aconteceu. A torre foi informada diversas vezes, no dia do acidente, que a água estava... que estava com poça d'água, que estava com chuva. Então, isso é muito importante.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Mais de 1 dezena de vezes.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mais de 1 dezena. Isso é muito importante, porque esse documento surgiu agora. É um documento que não está no *site* da ANAC, está no processo da ação do Ministério Público. Agora, é um documento que tem validade, porque ele não foi feito, emitido esse documento, apenas para obra e, sim, como um procedimento padrão. Era como se a ANAC estivesse se defendendo, dizendo o seguinte: *“Olha, isso é um procedimento padrão nosso. A ordem é essa. A INFRAERO tem que fazer dessa forma. A torre tem que fazer dessa forma”.* E, baseada nessas informações de excesso de segurança que a



ANAC demonstrou na ação, como aquela RBHA 121-189, baseada nisso tudo, a juíza, que vem aqui, Sr. Presidente, liberou a pista.

Isso aqui é o primeiro agravo. Isso aqui é muito grave, Sr. Relator. Então, é um documento oficial da ANAC que envolve a INFRAERO e envolve também a Aeronáutica.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires...

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Sr. Presidente, permita-me só dar um esclarecimento, até para ajudar.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Sim.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Esse documento, o fato novo é que ele estava juntado também nos autos. Mas ele foi entregue aqui pelo Dr. Esdras. É esse o nome, se eu me recordo...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Esdras, Esdras.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Da INFRAERO. Ao final do depoimento, ele fez uma referência a uma instrução. Não sei se o Relator lembra. Daí nós pedimos a cópia do documento. Ele entregou. Nós lemos esses dispositivos que foram lidos pelo Deputado Vic Pires Franco. E até alertamos que poderia estar sendo feita uma confissão de negligência, imperícia e imprudência.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Exatamente.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Com a preocupação de não querer responsabilizar os 2 naquele momento. Mas esse documento já consta, inclusive foi deixado com o Relator.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Eu gostaria de compreender melhor, Deputado Vic Pires Franco, pelo seguinte: pelo que V.Exa. leu aí, havendo chuva, mesmo leve, mas contínua, o que a torre faz? O que V.Exa. leu aí? A torre interdita a pista para a INFRAERO fazer...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - A medição.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - ...a verificação das condições da pista. Foi o que foi feito. Feita a verificação da pista, a INFRAERO comunica à torre: pista molhada; pista molhada com lâmina d'água. Se tem lâmina d'água, qual é a espessura da lâmina d'água? Se não tem, se tem poça d'água. Então, o que o Esdras e o outro que veio aqui disseram? Fizeram a vistoria de carro,



observaram que não havia poças d'água, observaram que não havia lâmina d'água e comunicaram isso à torre.

Então, a torre interdita para fazer a verificação. Porque só vai haver a interdição da pista por tempo longo quando a lâmina d'água estiver superior a 3 milímetros. Pelo menos foi o que nos ensinaram aqui durante esse período todo.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - V.Exa. só leia aqui, por favor, o 2.4.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Claro. Item 2.4: *Independente das informações transmitidas pela AAL, a TWR São Paulo deverá suspender as operações para inspeção.* Suspende as operações para inspeção. Foi o que foi feito. Foram suspensas as operações para inspeção da pista. Foi feita a inspeção e foi dito que a pista estava molhada, mas que não tinha poça d'água, que não tinha lâmina d'água.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Diante dessa informação, a torre liberou a pista. Claro!

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Então, diz aí: *Independente...* O senhor pode ler o 2.4?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Claro. *Independente das informações transmitidas pela AAL...*

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - As informações transmitidas pela AAL.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - ...a *TWR* deverá *suspender as operações para inspeção da pista.* Foi suspensa e foi feita a inspeção. A inspeção constatou que não tinha poça d'água...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor está lendo aí a informação independente da informação dada justamente pela INFRAERO, que é a AAL.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não, não.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Claro! É só o senhor ler, Sr. Presidente.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - *Independente das informações transmitidas pela AL...*

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - AL é o Esdras, é esse pessoal que fez a coisa. É justamente...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Sim, deverá suspender as operações para inspeção da pista.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Imediatamente após...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - *Imediatamente após receber informe de qualquer aeronave sobre dificuldades com controle direcional durante operação de pouso ou decolagem que possam estar relacionadas com a presença de água na pista. Claro.*

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, depois da inspeção da INFRAERO, da AAL, em que o rapaz disse que estava só... a pista estava molhada, ele liberou. Enfim, vários aviões, várias aeronaves... Vários comandantes fizeram *reports* para a torre, dizendo que a pista estava contaminada. E não foi feito mais. É isso. Apenas isso que eu quero dizer.

Não sei se o senhor está entendendo. Porque o 2.4 é o xis da questão. O 2.4 diz que, independente da fiscalização feita pela AAL, a torre, ao saber que uma aeronave, que um comandante diga que está, ela tem que fazer nova inspeção. Porque a chuva cai agora, e pode cair daqui a 30 segundos. Uma inspeção feita agora, por mim... Principalmente da forma como ele fez, dirigindo o carro, Presidente — estou falando com o Presidente da INFRAERO —, dirigindo o carro. Ele fez uma inspeção dirigindo um carro. O próprio inspetor, dirigindo o carro, prestando atenção, dirigindo o carro, ele olhou e viu que a pista estava o.k. E disse que isso é normal.

Com certeza, o senhor, daqui para frente — o senhor chegou agora —, vai ver que isso daí tem que ser modificado. Mas, depois dessa verificação, segundo o 2.4, que a ANAC fala, independente dessa verificação, a torre... ou vindo um comandante fazer qualquer tipo de *report*... ele é obrigado, exatamente, ele é obrigado a cancelar novamente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - E houve esse relato?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Houve. Nós temos mais de 10.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Mas após a verificação?



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Após a verificação, os comandantes descendo, um atrás do outro, dizendo que a pista estava molhada.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Após a verificação.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Após a verificação.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Se foi, aí, a torre cometeu um erro.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Então, isso é muito grave, é muito grave, é muito grave.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - É.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Isso é muito mais grave do que a gente pode imaginar, porque, se estava aí ... Ou seja, o que dá para entender, Dr. Sérgio, é que a ANAC usou aquela regulamentação conforme a sua conveniência. Quando era para bater no peito, mostrando competência de que estava fazendo alguma coisa, valia a norma; quando não, não valia.

Agora que tenho todo o processo aqui — estamos analisando esse processo —, nós descobrimos que há esse procedimento aí. E esse procedimento não foi só para... Hoje, ele está valendo, Sr. Presidente. Então, tem que ver se hoje está sendo feito dessa forma. Pelas informações que tenho, pelos comandantes da própria TAM que têm conversado comigo, a pista continuava, depois do acidente, escorregadia, e não se fechava a pista.

Aí, para o juiz liberar o aeroporto, não fechar o aeroporto, aí eles têm uma... Inclusive aqui, na pág. 375 do processo da ANAC, assinado pelo Procurador que vem aqui, o Dr. Paulo, adotou-se isso, como por nós já ressaltado em petições anteriores, critério mais rigoroso, qual seja *trecho como sendo qualquer extensão da pista em que se verifique a ocorrência de poças d'água, com lâmina igual ou superior a 3 milímetros*.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois é, a verificação foi feita, e disse que não tinha.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Agora, que documento estranho esse, Deputado Vic Pires Franco, que não tem assinatura, não tem nada.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Pois então. É estranho, mas não...



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Ele está me parecendo mais uma trapalhada da ANAC do que um documento...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Exatamente. Está numerado aí, Presidente. É um documento numerado.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Está no processo, mas não tem assinatura, não tem nada, não tem número, não é uma resolução, não é um...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas aqui, no processo, ele cita claramente o 2.3: *Com efeito, a orientação exposta no item 2.3 dos parâmetros e procedimentos da avaliação das condições da pista do Aeroporto de Congonhas, em caso (...) texto esse publicamente exposto na Agência Nacional, ANAC, na web.* Não está na Agência, não está no site da Agência esse documento. Esse documento não está no site da Agência. Esse documento não está no site da Agência. *Atesta o fato de que a suspensão das operações não está vinculada à contaminação...*

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - E será que a Desembargadora aceitou um documento desse, sem assinatura nenhuma, sem...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ela aceitou porque, além desse documento aí, eles citam todos os... E, lá na frente, a Desembargadora vai dar, baseada nesse documento também. Então, é uma coisa muito grave, Presidente.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Não tem referência nenhuma à RBHA, não tem referência nenhuma...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não, não tem nada. Só tem o nome: *Parâmetros e procedimentos para avaliação das condições da pista em caso de precipitação.* Texto esse publicamente exposto na página da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC na *web*.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Que não se encontra.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não se encontra. Pode procurar lá agora que não se encontra.

Sr. Presidente, eu tinha algumas outras colocações, mas eu acho que isso foi tão mais importante que eu vou ficando por aqui e, com certeza, o Dr. Sérgio vai ver isso com mais rigor.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Com certeza.



Dr. Sérgio, eu gostaria de fazer algumas observações. Aqui no Aeroporto de Brasília, quando a gente vai entrar lá no saguão, começou a ser exigida a Carteira de Identidade. E um dia eu cheguei lá para embarcar, e a fila estava tão grande que nós atravessamos o aeroporto inteiro, a fila. Eu fui conseguir pegar o final da fila já naquela livraria que tem do lado oposto. Quer dizer, nós corremos todo o aeroporto com a fila. Então, uma observação para tomar providência para diminuir um pouco essa fila, porque até esmorece a gente. O pior é que eu sou Presidente da CPI, e de vez em quando passava um Deputado: *“Marcelo, rapaz, essa fila aí, que negócio é esse?”* Eu disse: *“Eu não tenho nada a ver com isso”*. (Riso.)

A outra questão são aqueles carrinhos que ficam no aeroporto aqui em Brasília. A gente chega com a bagagem e pega o carrinho para poder despachar. Eu observei o seguinte: logo no primeiro ponto de estacionamento, que tem a TAM, não tinha mais os carrinhos, e ficava lá uma pessoa, um senhor, com o carrinho dele, o carregador. E os carrinhos estavam todos concentrados no final do aeroporto, já na altura do embarque, já no balcão da Gol, lá no final. Então, pude deduzir que aquilo era uma manobra do carregador para dificultar a vida de quem está chegando, para ele poder prestar o serviço, naturalmente. Mas isso aí é coisa bem simples, mas que ajuda os passageiros, não é?

Nós conversamos aqui também sobre essa questão das informações nos painéis. Todos nós aqui somos vítimas de informações erradas. Num reunião que tivemos com ANAC, INFRAERO, Ministério da Aeronáutica, empresas aéreas, foi uma questão que nós expusemos. Na época dizíamos: *“A crise começou”* — o Deputado Vanderlei Macris estava inclusive no dia — *“há 10 meses, como se justificar que hoje você chega ao aeroporto, e não tem uma informação fidedigna?”*

Eu citei um caso meu. Só comigo já tinha acontecido 3 vezes assim em 2 semanas. Fui pegar uma aeronave para Teresina, saía às 20h06min, o painel estava informando 20h06min, dava a informação de que o vôo estava previsto para 20h06min. Nós saímos de lá às onze e meia da noite, e continuava 20h06min. Aí, eu fui até o dono da companhia: *“Rapaz, está havendo um descaso”*. *“Não, a culpa é da INFRAERO. Nós damos a informação para INFRAERO, a INFRAERO é que não atualiza.”* Veio aqui o ex-Presidente da INFRAERO Carlos Wilson. Nós levantamos a



questão, ele disse: *“Não, senhor. A INFRAERO não tem nada a ver com isso. A culpa é das companhias aéreas”*.

Então, V.Sa. falou nessa questão aí, e para mim só essa informação já retrata a maneira como o nosso tráfego aéreo estava sendo tratado no Brasil. Quer dizer, não se pode ter uma informação verdadeira. Isso mostra como o sistema estava completamente desmontado. Nessa reunião que nós tivemos na ANAC, ficou claro para nós que cada um, como são... Acho que o Presidente Lula fez uma comparação um pouco grosseira, mas não deixa de ser verdadeira. O sistema aéreo brasileiro estava como um cachorro que tem muitos donos — foi o termo que usou —, e cada um ficava esperando que o outro desse comida ao cachorro, e o cachorro morreu de fome.

O que vimos na ANAC foi exatamente isto, um colocando a culpa no outro, um tirando a responsabilidade de si, ninguém assumindo a responsabilidade direta, e o caos se generalizando.

Mas parece-me que agora, com a presença de V.Sa. e a do nosso Ministro Jobim, as coisas estão tomando um rumo que a gente espera. É evidente que uma crise dessa não se resolve da noite para o dia.

Mas V.Sa. disse uma coisa aqui que vem muito ao encontro do que esta Comissão tem apurado. Inclusive, nesse dia da reunião da ANAC, nós dissemos lá, com todas as letras, que 90% dos problemas do tráfego aéreo brasileiro são resolvidos com boa vontade, com gestão. Quanto o Governo vai gastar para dar uma informação fidedigna? Nada, não gasta nada. Quanto o Governo vai gastar para descongestionar o Aeroporto de Congonhas, que todo mundo está vendo que estava congestionado? Não gasta nada. E as outras medidas agora para deslocar vôos internacionais para o Galeão, que é um aeroporto apropriado, subutilizado. Não precisa haver essa concentração excessiva de vôos em São Paulo. Aí, quando a crise vem, já querem construir um outro aeroporto. Parece, para nós que estamos aqui analisando, que não faz sentido mais um aeroporto em São Paulo. Para que isso?

Houve até um conflitozinho entre o Ministro Jobim e a Ministra Dilma Rousseff. Disse a Ministra: *“Não, vai construir mesmo”*. E o Ministro Jobim: *“Não e tal, vamos construir, mas não é agora”*. Mas não vai ser construído porque não há



necessidade. Tem é que fazer uma adequação da malha, como V.Sa. muito bem disse aqui. Fazendo essa adequação da malha, tendo um tempo mais útil dos aeroportos, não precisa de mais infra-estrutura. Precisa é adequar a malha à infra-estrutura que nós temos, e V.Sa. disse bem.

Mas eu quero parabenizar V.Exa. especialmente...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Tenho uma última pergunta.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Com certeza.

Especialmente, quando V.Exa. disse, na linha do Ministro, que a segurança é a prioridade. Não podemos abrir mão disso daí. Todas as decisões têm que ter um ponto de partida. Qual é? A segurança, porque isso daí é que causa todo o transtorno, todo o problema, todo o conflito, toda a crise, toda a insegurança, toda a ansiedade que existe hoje.

A ponto tal que posso andar no interior do Piauí, falar com as pessoas que moram no interior e, quando chego lá, o camarada: *"Marcelo, rapaz, como é que foi mesmo? A manete estava na posição certa? Ou foi o computador que estava errado?"* Todo mundo está acompanhando. Com isso pode-se perceber o interesse que despertou na sociedade brasileira essa questão das aeronaves.

Hoje, como disse muito bem o nosso Relator, parcela significativa da sociedade brasileira — antes era apenas uma elite que voava — está andando de aeronave. Todo mundo está interessado, porque avião sempre é uma coisa que mete medo na gente. O homem nasceu no chão, vive no chão. Quando bota o negócio no ar, aquilo é problemático. Então, todo mundo tem um pouco de ansiedade, de receio. E, quando há um acidente com uma aeronave, com outra, isso geralmente cria toda essa insegurança.

Dito isso, eu vou passar a palavra ao nosso Relator, que ainda quer fazer uns últimos questionamentos.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Duas perguntas finais. O tema do *grooving* no Aeroporto de Congonhas. O Ministro Nelson Jobim, quando esteve aqui na última semana, ou na semana retrasada, nos disse que estaria ficando pronta essa parte da obra no dia 6, amanhã. Primeiro quero confirmar se é isso mesmo, se é verdade.



O segundo questionamento em relação a isso: quem vai atestar a pista? É a ANAC ou a INFRAERO que vai liberar a pista para utilização?

E o terceiro questionamento: se, com a existência do *grooving*, com a finalização da realização do *grooving*, o Aeroporto de Congonhas voltará a operar nos dias de chuva, se já tem essa decisão.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Nós vamos concluir o *grooving*. Pelo menos até hoje de manhã, a informação é que o *grooving* conclui-se amanhã. Dentro, portanto, do que estava previsto. Embora, outro dia, tivéssemos tido que fazer uma alteração à noite, porque havia mais de 10 aviões aqui represados em Brasília; eles nos pediram, e nós autorizamos a começar o trabalho 2 horas depois, porque tinha que levar o pessoal que estava aqui retido no aeroporto; mas isso não alterou o cronograma. Então, amanhã nós devemos ter o *grooving* concluído. Quem vai atestar? O *grooving* na verdade não é um elemento obrigatório, ele é um auxílio. O *grooving* é o quê? Ele faz a drenagem da água na pista. Ele não vai... Em alguns casos até emborracha um pouco a pista, porque faz um atrito maior e emborracha a pista. Nós vamos ter que lavar a pista com menor espaço de tempo para poder desemborrachar a pista. Mas não há dúvida de que ele ajuda. Em caso de chuva, ele ajuda. Não é o único expediente que se tem. Eu posso trabalhar também, como eu disse, com um asfalto mais grosseiro, tipo macadame, que infiltra também e que freia mais, mas também emborracha mais a pista. E, se não for feita a manutenção continuamente, pode até ser pior, porque ele aí pode escorregar. Enfim, o aeroporto... a obra fica concluída, a nossa. Quem vai inspecionar? Como não é um equipamento obrigatório, em princípio não deve haver a necessidade, até porque está se operando em Congonhas.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Certo.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Não é obrigatório. Mas a ANAC pode, acho que pode e deve fazer uma vistoria, porque foi feita uma obra. Ela deve fazer a vistoria. Seria muito bom que ela fizesse.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Até para saber se está adequado aos parâmetros.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Exatamente. Ela pode ir lá olhar, examinar, mas não é obrigatório, porque o aeroporto continua operando



normalmente, no caso do *grooving*. Nós pensamos também em outras possibilidades, claro. Quanto mais possibilidades, melhor, mas é preciso... Nós vamos aguardar a conclusão da Comissão, que deverá apontar qual foi realmente a causa determinante, e, provavelmente, não será uma só. O pessoal que trabalha na área de aviação diz que não existe desastre de avião com uma causa só. Sempre tem uma conjugação de fatores que faz o desastre. Então, a CPI vai concluir, vai nos dizer o que houve, e, evidentemente, nós vamos passar a corrigir tudo aquilo que a CPI apontar, vamos passar a adotar esses critérios. A CPI tem examinado ao longo desse tempo, levantou um farto material, e isso para nós será muito bom, porque será uma ajuda enorme no quesito que nós queremos mais trabalhar, que é o quesito segurança. Então, não há nenhuma dúvida quanto a isso. Um outro aspecto era...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Se vai ser liberada a pista para utilização em dia de chuva, com a presença do *grooving*.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu acho que aí, com o *grooving*, vai ter a medição de qualquer maneira. Havendo a medição e sendo...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Hoje, a determinação que tem lá é que fecha quando chove.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Hoje é. Se a ANAC...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Eu pergunto se vai voltar ao procedimento normal ou não.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Se a ANAC liberar a pista para trabalhar também em dias de chuva, nós vamos voltar ao procedimento, não mais dentro do carro, evidentemente, e por pessoal habilitado para fazer a medição.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Então, a ANAC é que toma essa decisão, na sua avaliação?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Ela pode tomar a decisão de não permitir que se pouse na pista, mesmo com o *grooving*, em dia de chuva. Ela pode dizer: "*Não homologo a pista para dia de chuva. Só homologo a pista com até uma lâmina de tanto*". Ela dizendo isso, nós vamos cumprir, porque ela é o órgão regulador. Nós vamos ter que cumprir.



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Isso não foi conversado ainda com a ANAC, não tem nenhuma tratativa?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Não, a ANAC vai fazer... provavelmente entregue amanhã... ela vai fazer a vistoria na pista. E aí ela vai verificar qual é a possibilidade.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Muito obrigado, Presidente. Muito obrigado.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Presidente, só uma questão que eu acho importante frisar. Talvez nós não tenhamos oportunidade de ouvi-lo, Dr. Sérgio.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Mas eu estou à disposição. Se precisar...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Claro, claro. Nós também já estamos encerrando aqui as atividades da CPI. Acho que em mais 1 semana nós já vamos entrar na fase de relatório. Mas é só para perguntar o seguinte: essa malha aérea tão falada, que a gente já havia colocado aqui com tanta insistência anteriormente, necessária de ser rearmada, qual é a programação que tem, que o senhor conhece para que isso seja finalizado? *"A malha brasileira agora vai ficar desse jeito."* Qual é esse cronograma? Quando é que isso vai finalizar? Quando isso vai acontecer? Obrigado.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Deve haver uma convocação do CONAC, deve haver uma convocação, devemos sentar com CONAC, INFRAERO, ANAC e DECEA para retrabalhar essa malha. Da nossa parte, nós damos a infra-estrutura, mas nós temos uma opinião. A nossa opinião é que os aeroportos são subutilizados em grande parte do dia...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Exato.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - ...e que nós podemos utilizar melhor, evitando, inclusive, fazer obras caras, ampliando terminais para atender durante um pequeno período e durante todo o resto do tempo o aeroporto fica lá quase vazio. Essa é uma opinião nossa, da INFRAERO. O problema não está em estação de passageiro ou em pista. Em alguns casos, pode até estar. Uma pista que precisa, mais uma estação em algum lugar. Seguramente, o Galeão tem que ter



algum trabalho naquele terminal. Mas não é esse o gargalo. O gargalo é a concentração excessiva de vôos num horário pequeno, que precisaria ter um número muito maior de aeroportos ou de pistas. E aí é um custo que nós vamos ter que podia ser resolvido com uma reorganização da malha.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Tem um cronograma, Dr. Sérgio, para isso?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Não, porque quem convoca isso, na verdade, é o Conselho.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Mas está sendo analisado já isso?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Está. O Brigadeiro Godinho, que é o secretário hoje do Conselho, ele já tem conversado para fazer e começar. Na verdade, nós e o DECEA até já começamos a conversar.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - É o Brigadeiro Godinho que está coordenando isso?

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - É.

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

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Dr. Sérgio Gaudenzi, uma coisinha que tenho anotada aqui e saltei é que V.Sa. comunicou que vai contratar agora 1.200 funcionários da INFRAERO por concurso público. Parabéns V.Sa. por essa medida e peço que continue nessa linha, porque esse é o verdadeiro meio, correto, constitucional, para a pessoa ascender ao serviço público. E não ficar como está hoje a INFRAERO, com 12 mil funcionários concursados, efetivos, e 13 mil terceirizados. Evidentemente que nisso há uma distorção e esse não é o caminho adequado.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Eu podia fazer só uma informação?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Com o maior prazer.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Sobre a informação. Eu também sou usuário de aeroporto há muitos anos. E nos últimos 3 anos, quase todas as semanas. Eu sempre saía daqui no vôo de 10 da noite, Salvador, na sexta-feira, e voltava segunda-feira às 7 da manhã. E me queixava muito também,



como usuário, sobre a informação. A informação, de fato, quem tem a informação precisa do voo é a companhia. Não é nem a INFRAERO nem o DECEA. O DECEA, depois que ele levanta voo, ele pode fazer o acompanhamento da rota. Mas quem tem informação e quem tem que dar a informação é a companhia. Então, a ideia de fazer essa sala de controle nos aeroportos com as 3 entidades — INFRAERO, DECEA, ANAC — e mais as companhias é para receber essa informação. Com essa informação nessa sala de controle, podemos colocar no painel uma informação real para o usuário e podemos colocar também no celular, para que ele nem se desloque para o aeroporto. Não adianta ele ir para o aeroporto às 2 horas se o voo dele teve algum atraso e só vai sair às 5. Então, isso aí vai melhorar muito. Até já me sugeriram tirar do painel aquele “INFRAERO informa”, porque a INFRAERO não informa. A INFRAERO recebe uma informação e repassa.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - A INFRAERO repassa.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - E muitas vezes a informação é errada. O sujeito diz que o avião está com um atraso de meia hora. Como meia hora? Quando você procura saber, esse avião saiu, por exemplo, de Porto Alegre. Então, ele não pode sair daqui de Brasília dentro de meia hora, porque ele vai ter que fazer o percurso de Porto Alegre até aqui, desembarcar passageiro e embarcar. Então, é uma informação incorreta da empresa, que não gosta de dar informação. E aí a ANAC deveria forçar a empresa a dar informação.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - É claro.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - Forçar e até a aplicar penalidade.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - A informação tem que chegar ao usuário com fidedignidade.

**O SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI** - O usuário tem o direito de ter... Ele paga pelo transporte, paga pelo embarque, não é barato e ele tem que ter o serviço.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Bom, sendo assim, vamos agradecer ao Dr. Sérgio Maurício Brito Gaudenzi, Presidente da INFRAERO, que fez o seu depoimento hoje à tarde aqui com o brilhantismo próprio dos baianos.



**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Sr. Presidente, com relação a amanhã...

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

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Como é talvez a última semana, 3 questões. Primeiro, se for possível, atualizar quais os requerimentos aprovados de convocação e de transferência de dados para que se possa esperar. Segundo, qual será a agenda da semana que vem apresentada pelo Relator, e se já tem a data da entrega do relatório, se é dia 18 ou dia 19. Terceiro, durante vários procedimentos — acredito que a assessoria anotou —, muitos depoentes se comprometeram a complementar informações. Então, isso não foi objeto de requerimento, mas só para que se possa, semana que vem, estabelecer essa cobrança.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Perfeito. Nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos, antes convocando os Srs. Deputados para a próxima reunião ordinária, a realizar-se amanhã, dia 6, no Plenário 11 do Anexo II, às 9 horas, para tomada de depoimento do Sr. Gilberto Schittini, Gerente de Padrões de Avaliação de Aeronaves da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC.

Está encerrada a presente reunião.