



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

TRANSCRIÇÃO *IPSIS VERBIS*

CPI - CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO		
EVENTO: REUNIÃO ORDINÁRIA	Nº: 0507/07	DATA: 08/05/2007
INÍCIO: 11h16min	TÉRMINO: 15h18min	DURAÇÃO: 04h02min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 04h02min	PÁGINAS: 78	QUARTOS: 46

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

SUMÁRIO: Eleição do 2º e do 3º Vice-Presidentes. Definição do roteiro dos trabalhos.

OBSERVAÇÕES

Há orador não identificado.
Houve intervenção fora do microfone. Inaudível.
Houve intervenções simultâneas ininteligíveis.
A reunião foi suspensa e reaberta.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro abertos os trabalhos da presente reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise 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 nº 1907), e um jato Legacy, da American ExcelAire, com mais de 1 centena de vítimas. CPI — Crise do Sistema de Tráfego Aéreo.

Passemos à ata. Tendo em vista a distribuição de cópias da ata da primeira reunião a todos os membros presentes, indago sobre a necessidade de sua leitura.

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Deputado Eduardo Cunha pede a dispensa da leitura da ata. Dispensada a leitura da ata, a pedido do Deputado Eduardo Cunha.

Em discussão a ata. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discuti-la, em votação.

Os Srs. Deputados que a aprovam permaneçam como se encontram.

(*Pausa.*)

Aprovada a ata, por unanimidade.

Ordem do Dia.

Temos 2 itens na pauta. O primeiro é a eleição do 2º e do 3º Vice-Presidentes. O segundo item é a leitura do roteiro dos trabalhos feito pelo nosso Relator, Deputado Marco Maia.

Conforme o art. 7º do Regimento Interno, “*a eleição dos membros da Mesa far-se-á por escrutínio secreto, exigida maioria absoluta de votos, em primeiro escrutínio, e maioria simples, em segundo escrutínio, presente a maioria absoluta dos Deputados (...)*”

O *quorum* exigido para eleição dos cargos da CPI é de 13 Deputados, o que corresponde à maioria absoluta dos membros.

Solicito aos Srs. Parlamentares dos diversos partidos que procedam junto à Mesa ao registro dos candidatos aos cargos de 2º e 3º Vice-Presidentes da Comissão, em conformidade com o art. 7º, inciso I, do Regimento Interno.



Temos 2 indicações sobre a mesa, uma delas feita pelo Líder do Democratas, Deputado Onyx Lorenzoni, para o preenchimento da 2ª Vice-Presidência:

“Senhor Presidente,

Indico a V.Exa. a Deputada Solange Amaral para ocupar o cargo de 2º Vice-Presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito com a finalidade de investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente da Gol, com mais de uma centena de vítimas.

Atenciosamente,

Deputado Onyx Lorenzoni”.

Temos outra indicação do Líder do PP, Deputado Mário Negromonte:

“Senhor Presidente,

Indico o Deputado Nelson Meurer, PP do Paraná, para concorrer à vaga de 3º Vice-Presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as causas, conseqüências e responsáveis (...).”

Então, temos 2 candidatos para a 2ª e para a 3ª Vice-Presidência. Se não aparecer mais nenhum, são candidatos únicos.

A Mesa informa que recebeu e considera registradas as seguintes indicações para os cargos de Vice-Presidente: Deputada Solange Amaral, do DEM, para o cargo de 2º Vice-Presidente; e Deputado Nelson Meurer, do PP, para o cargo de 3º Vice-Presidente.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Sr. Presidente, pela ordem.

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

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Não sei se — aí é necessário uma consulta — seria regimental nós fazermos o seguinte: como existem 2 candidatos únicos e certamente já venceram, o Deputado Marco Maia começaria a exposição dele e nós, discretamente, íamos votando. É possível, regimentalmente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É possível, mas não é conveniente. É preciso fazer a chamada nominal, porque o escrutínio é secreto e tem que ter o número suficiente de votos, Deputado.



O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Sua argumentação não contesta a minha; continuará sendo nominal, continuará sendo secreta, continuará do mesmo jeito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Posteriormente, o Deputado vai fazer o seu relatório. Acho que fica melhor, Deputado, porque enquanto ele estiver falando e as pessoas estiverem votando, não vai haver a atenção necessária. Acho que este ponto inicial aqui é mais do que importante.

Outra informação: há, ainda, cédulas em branco caso a escolha não recaia sobre os nomes indicados.

À medida que forem sendo chamados, os Srs. Deputados, depois de assinalarem a folha de votação e de posse da sobrecarta, devem dirigir-se ao local da votação e selecionar suas cédulas, colocando-as no envelope que será depositado na urna.

Convido o Sr. Deputado Osmar Júnior para auxiliar a Presidência durante o processo de votação. *(Pausa.)*

Solicito ao Sr. Deputado Osmar Júnior, do PCdoB do Piauí, que proceda à chamada nominal dos membros titulares e, em seguida, a dos suplentes, até que se complete o número das respectivas bancadas.

O SR. DEPUTADO OSMAR JÚNIOR - Deputado André Vargas, PT do Paraná. *(Pausa.)*

Deputado Beto Mansur, PP de São Paulo. *(Pausa.)*

Deputado Carlos Zarattini, PT de São Paulo. *(Pausa.)*

Deputado Eduardo Cunha, PMDB do Rio de Janeiro. *(Pausa.)*

Deputado José Carlos Araújo, PR da Bahia. *(Pausa.)*

Deputado Leonardo Quintão, PMDB de Minas Gerais. *(Pausa.)*

Deputado Marcelo Castro, PMDB do Piauí, nosso Presidente. *(Pausa.)*

Deputado Marco Maia, PT do Rio Grande do Sul. *(Pausa.)*

Deputado Nelson Meurer, PP do Paraná. *(Pausa.)*

Deputado Paes Landim, PTB do Piauí. *(Pausa.)*

Deputado Pepe Vargas, PT do Rio Grande do Sul. *(Pausa.)*

Deputado Wladimir Costa, PMDB do Pará. *(Pausa.)*

Deputado Antonio Carlos Mendes Thame, PSDB de São Paulo. *(Pausa.)*



Deputado Geraldo Thadeu, PPS de Minas Gerais. *(Pausa.)*

Deputado Gustavo Fruet, PSDB do Paraná. *(Pausa.)*

Deputada Solange Amaral, DEM do Rio de Janeiro. *(Pausa.)*

Deputado Vanderlei Macris, PSDB de São Paulo. *(Pausa.)*

Deputado Vic Pires Franco, DEM do Pará. *(Pausa.)*

Deputado Vitor Penido, DEM de Minas Gerais. *(Pausa.)*

Deputado Dr. Ubiali, PSB de São Paulo. *(Pausa.)*

Deputado Wolney Queiroz, PDT de Pernambuco. *(Pausa.)*

Deputado Fernando Gabeira, PV do Rio de Janeiro. *(Pausa.)*

Deputada Luciana Genro, PSOL do Rio Grande do Sul. *(Pausa.)*

Deputado Osmar Júnior, PCdoB do Piauí. *(Pausa.)*

Sr. Presidente, terminada a primeira chamada, estiveram ausentes 3 titulares:

Deputado Nelson Meurer, PP do Paraná. *(Pausa.)*

Deputado Paes Landim. *(Pausa.)*

Sr. Presidente, chamo agora o primeiro suplente do Bloco/PMDB/PT/PP/PR/PTB/PSC/PTC/PTB:

Deputado Pedro Fernandes. *(Pausa.)*

Deputado Vitor Penido, DEM de Minas Gerais. *(Pausa.)*

Primeiro Suplente do Bloco/PSDB/DEM/PPS:

Deputado Efraim Filho. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Está encerrada a votação.

Solicito ao Sr. Deputado Osmar Júnior que verifique se o número de sobrecartas coincide com o número de votantes.

O SR. DEPUTADO RICARDO BARROS - Sr. Presidente!

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

O SR. DEPUTADO RICARDO BARROS - Temos alguns Parlamentares em pé. Gostaria que V.Exa. viabilizasse mais assentos nas bancadas para os nossos colegas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pediria que as pessoas que estão na quarta fila, na medida do possível, dessem lugar aos Parlamentares que se encontram em pé.



O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, pela ordem.

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

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Semana passada, na instalação desta CPI, eu tinha feito uma solicitação para que a Mesa e a Assessoria requisitassem um plenário maior, porque é desconfortável termos que desalojar principalmente os trabalhadores, os representantes da imprensa que também precisam de um espaço para poder trabalhar.

A Casa é muito grande e esta CPI, pela importância que está tendo, mereceria um lugar onde pudesse acolher todos os trabalhadores, e não apenas os Srs. Deputados. Volto a reafirmar a solicitação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É muito oportuna a fala de V.Exa., Deputado Carlos Willian. Vamos providenciar.

O SR. DEPUTADO OSMAR JÚNIOR - Sr. Presidente, confirmadas as 24 sobrecartas para 24 votantes.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Informo que o número de sobrecartas é de 24 e coincide com o número de votantes.

Passa-se à apuração dos votos.

Solicito ao Sr. Deputado Osmar Júnior que proceda à contagem dos votos.

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado José Carlos Araújo.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Como será procedida a apuração? Vamos primeiro proceder à apuração para 2º Vice-Presidente e depois para 3º Vice-Presidente ou será concomitantemente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Concomitantemente, Deputado. E vamos contando os votos.

(Processo de apuração.)

O SR. DEPUTADO OSMAR JÚNIOR - Sr. Presidente, houve 20 votos para a Deputada Solange Amaral para 2º Vice-Presidente; 21 votos para o Deputado



Nelson Meurer para 3º Vice-Presidente; 4 votos em branco para a 2ª Vice-Presidência e 3 votos em branco para a 3ª Vice-Presidência.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vou proclamar o resultado: para a 2ª Vice-Presidência, Deputada Solange Amaral, DEM do Rio de Janeiro, com 20 votos. Para a 3ª Vice-Presidência, Deputado Nelson Meurer, PP do Paraná, com 21 votos.

Franqueio a palavra ao 2º e ao 3º Vice-Presidente, que acabam de ser eleitos, se assim o desejarem.

Agradeço ao Deputado Osmar Júnior a colaboração.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Sr. Presidente, rapidamente, gostaria de agradecer a confiança dos meus pares e dizer que queremos colaborar para as apurações, para as investigações. Enfim, em nome do nosso partido e de todos, gostaria de agradecer a confiança. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos passar ao segundo item da pauta, que é a exposição, pelo nosso Relator, do seu roteiro de trabalhos.

O SR. DEPUTADO BETO MANSUR - Sr. Presidente, pela ordem.

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

O SR. DEPUTADO BETO MANSUR - Sr. Presidente, só a título de informação, após a fala do Relator, gostaria de saber se vai haver a possibilidade de os Parlamentares inscreverem-se para poder fazer algum tipo de comentário.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos admitir as inscrições para falarem após o Relator.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pela ordem, Sr. Presidente. O Deputado Miguel Martini se inscreve, então.

(Intervenções simultâneas ininteligíveis.)

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O Deputado Eduardo Cunha se inscreve.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - A Deputada Solange Amaral também se inscreve.

(Intervenções simultâneas ininteligíveis.)



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vou passar a lista, que fica melhor.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Sr. Presidente, o Deputado Leonardo Quintão se inscreve.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, pela ordem.

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Fui o primeiro a me inscrever. Quero saber se já estou inscrito. A partir de mim é que foi aberta a lista. Queria saber se estou inscrito.

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Ivan Valente.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, antes de o Relator iniciar sua intervenção, queria pedir um esclarecimento a V.Exa. em relação a matéria publicada hoje no jornal *O Globo* e acho que também no *O Estado de S.Paulo*, que diz o seguinte: "*Militares só vão depor em CPI com aval da Aeronáutica*". A matéria refere-se ao senhor, como Presidente da CPI: "*O Presidente da CPI, Marcelo Castro, recebeu com boa vontade as orientações da Aeronáutica. Disse que se trata de uma questão meramente formal, para atender a peculiaridades da atividade militar. Ele elogiou também o comportamento da Oposição até agora*".

Quero entender isso. Acho que existe uma questão a ser esclarecida para o Plenário.

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

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não acabei de falar ainda, Deputado. Dá licença?

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Desculpe-me.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Quero entender o seguinte. Haverá certamente muitos pedidos e depoimentos aqui. Inclusive, se nós estamos falando da segurança e do controle do tráfego aéreo, certamente haverá dezenas de pedidos de oficiais da Aeronáutica. E também sabemos que o controle de vôo tem papel essencial nessa questão. Sabemos que essa questão será polêmica. Acho que aqui deveríamos esclarecer bem do que se trata, do que se está falando aqui. A



idéia de que o Brigadeiro Átila Maia veio conversar com membros da CPI, com dirigentes, e diz o seguinte: *“alertou sobre a necessidade de os ofícios com as convocações de militares terem que passar pelo crivo do Brigadeiro Juniti Saito, Comandante da Aeronáutica. Caberá a ele autorizar o comparecimento dos convocados e compatibilizar os depoimentos com a agenda dos militares requisitados”*.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Queria entender isso aqui.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Vamos manter as inscrições, Sr. Presidente!

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Quero entender que a Aeronáutica tem lá seus princípios e sua hierarquia, mas aqui...

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Pela ordem, Sr. Presidente. Ele que se inscreva.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Pela ordem, Sr. Presidente. Esta é uma questão de ordem dirigida a V.Exa. Não vou admitir que o Deputado José Carlos Araújo fique atrapalhando a minha fala. Não sei por que ele está fazendo isso.

(Não identificado) - Ele está nervoso.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Estou tranqüilo aqui. Estou pedindo uma questão de esclarecimento.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Há inscrições, Sr. Presidente.

(Não identificado) - Está nervoso. Fique calmo.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Calma você! Então, Sr. Presidente, queria entender o que significa isso aqui em relação à autonomia da CPI.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, V.Exa. já se fez mais do que suficientemente bem entendido. Encerrou?

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu pediria um esclarecimento de V.Exa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vou passar a palavra ao Relator para fazer sua proposta de trabalho e, ao final, darei todos os esclarecimentos a V.Exa. no que me for pertinente. Voltaremos a discutir o assunto.



Com a palavra o nosso Relator, Deputado Marco Maia, para expor seu roteiro de trabalhos.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Sr. Presidente, pela ordem. Entendi que o senhor dará esclarecimento ao Plenário.

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

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sras. Deputadas e Srs. Deputados, eu queria, primeiramente, dizer que nós vamos apresentar aqui e agora uma proposta de roteiro de trabalho para os trabalhos desta CPI. Esta proposta de roteiro de trabalho é fruto e levou em consideração, primeiro, o requerimento original de constituição desta CPI; segundo, levou em consideração os posicionamentos de vários Deputados que já falaram e que trataram sobre o tema e o assunto em pauta nesta CPI, levou em consideração as contribuições que me foram passadas por escrito, do Deputado Gustavo Fruet, levou também em consideração as contribuições que o Presidente Marcelo Castro fez para a constituição deste roteiro, levou também em consideração os requerimentos, que já foram apresentados a esta Comissão e que são também instrumentos de constituição deste roteiro, e levou em consideração também as leituras que foram feitas por este Deputado durante o final de semana sobre o tema da crise do setor aéreo, alguns relatórios aos quais já temos acesso pela Internet ou que chegaram às mãos dos Deputados durante este último período. Então, eu procurei, na constituição deste roteiro, na verdade, levar em consideração e fazer uma síntese daquilo que já, apesar do pouco tempo de instalação desta CPI, é um acúmulo desta CPI pelos posicionamentos dados pelos próprios Sras. e Srs. Deputados.

Quero também dizer que o roteiro, este que eu vou aqui apresentar...

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

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Permita-me, desculpa eu lhe interromper.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Se o senhor fez esse roteiro por escrito, será que o poderia distribuir aos membros da Comissão, para que possamos acompanhar?



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Já estão sendo produzidas as cópias.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Obrigado. Desculpa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Na realidade, as cópias já estavam prontas, mas houve uma pequena alteração, estamos fazendo as cópias.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É só para que possamos acompanhar. Desculpa, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vou pedir aos Srs. Parlamentares que não interrompam o orador, por favor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E também levou em consideração a produção deste nosso roteiro algumas questões preliminares. Primeiro, a necessidade de buscar informações completas sobre a crise do setor aéreo brasileiro.

Apesar de termos acompanhado, em alguma medida, todos nós Parlamentares, o tema, ele é extremamente complexo, lida com uma enorme variedade de situações, de variáveis. Para que possamos produzir um bom relatório, alicerçado nos nossos debates, é claro, mas também alicerçado numa compreensão técnica sobre o que é o espaço aéreo brasileiro, nós temos a necessidade de buscar um conjunto maior de informações que possam instrumentalizar, inclusive no processo da investigação como um todo, os questionamentos, as perguntas dos nobres Deputados. Este roteiro que aqui vou apresentar não é conclusivo nem tem a pretensão de dar cabo a todas as etapas do processo investigatório que esta CPI vai produzir durante os próximos 120 dias. Por que isso? Porque o trabalho da própria CPI vai produzir muita discussão, muito debate e trazer ao processo necessidades novas de oitivas, necessidades novas de relatórios a serem buscados, de visitas, de informações, de questões que precisaremos trabalhar e discutir no próximo período.

A Comissão tem autonomia de poder produzir e, a partir do seu próprio entendimento, buscar a realização de outras atividades ou tarefas pertinentes ao trabalho realizado pela CPI.

Então, eu queria deixar aqui muito à vontade as Sras. e os Srs. Deputados e afirmar que este não é um trabalho conclusivo nem tem a pretensão de responder a todas as perguntas que serão elaboradas pela CPI.



Feitas essas preliminares, vamos à proposta de trabalho que V.Exas. estão recebendo em mãos.

Vou ler a proposta e, ao mesmo tempo, no decorrer da leitura, vou fazendo os comentários pertinentes.

Objetivo.

A CPI tem por objetivo investigar as causas que levaram à crise que comprometeu a prestação dos serviços de transportes aéreos notadamente no final do ano de 2006, com repercussões no ano de 2007, bem como as conseqüências e responsabilidades atinentes à essa crise do setor aéreo.

Contexto

A Comissão Parlamentar de Inquérito — CPI em questão atende a requerimento que solicita instituição de Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, chamada de ‘apagão aéreo’, desencadeada após o acidente aéreo, ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800, da GOL (vôo 1907) e um jato Legacy, da American ExcelAire, com mais de uma centena de vítimas.

Cabe discutir se o acidente entre o Legacy e o Boeing representa o fato desencadeador da crise ou o momento da exteriorização da crise. É evidente que em um setor de elevada complexidade, onde os investimentos e projetos são elaborados com visão de médio e longo prazos, uma crise não acontece de um momento para outro, mas certamente pode se manifestar num fato específico. Portanto, cabe à CPI buscar informações não só no presente, mas também nos períodos históricos anteriores, qualificando sua investigação”.

O que eu quero dizer com isso? É que o acidente da GOL é talvez o fato mais importante na mensuração do que é a crise do setor aéreo brasileiro, mas ele não é o início da crise. Essa crise tem história anterior ao acidente e tem história para a frente do acidente. Diria que tem para os lados também do acidente. Então, nós teremos que, a partir do acidente envolvendo o Boeing da GOL, trabalhar com as mais diversas variáveis para trás, para a frente, para os lados, buscando todas as conexões necessárias para poder promover uma boa investigação sobre o fato. Então, quis deixar isso aqui claro, porque nós falamos muito que o acidente da GOL



foi o início da crise. Bom, na verdade, o acidente da GOL foi um sintoma da crise. A febre apareceu naquele momento. Nós identificamos ali a existência de um problema. Mas esse problema é anterior e teve conseqüências para frente. Mas o problema tem também efeitos geradores ou causas que são anteriores ao acidente e que precisam ser analisadas e investigadas. Então, a crise não iniciou efetivamente no acidente da GOL, mas o acidente da GOL é, sim, o motor que vai nos levar a investigar o conteúdo geral do que é essa crise do setor aéreo.

Desta forma, deve-se destacar que se faz necessária a constituição de plano de trabalho que possa atender à solicitação de investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro. Esse plano deve levar em conta os diversos agentes envolvidos no denominado sistema de tráfego aéreo brasileiro, apresentando os envolvidos no levantamento das causas do acidente (momento de exteriorização da referida crise) e suas opiniões.

Passado o momento de apropriação das informações e conclusões dos órgãos que averiguaram o acidente em si (GOL/Legacy), deve a CPI passar a debater o sistema de tráfego aéreo como um todo, dialogando com aqueles que tratam da sua organização, da construção das condições técnicas da sua operação e os que são seus usuários cotidianos.

No decorrer da crise evidenciou-se problemas:

1 - na organização dos operadores responsáveis pelo controle aéreo, denominados controladores de vôo, de natureza militar, mas com a presença de contingente civil;

2 - na organização do Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo — CINDACTA;

3 - na organização dos aeroportos sob a responsabilidade da INFRAERO para enfrentar situações de contingência;

4 - nos equipamentos e radares de comunicação relacionados com o controle de tráfego aéreo;

5 - na prestação de serviços pelas empresas aéreas, notadamente GOL e TAM, no que tange às informações, acomodações e suporte aos usuários;

6 - decorrentes da redução da oferta de serviços pela VARIG e o conseqüente aumento da ocupação das demais empresas aéreas;



7 - relativos à atuação da ANAC, notadamente no que diz respeito à prestação de serviços pelas empresas aéreas;

8 - venda excessiva de passagens aéreas em relação à disponibilidade (*overbooking*) notadamente pela TAM, que causou os transtornos no final do ano de 2006.”

Aqui, na verdade, é só a explicitação de alguns problemas que foram levantados, que dão conta da crise vivida pelo setor aéreo do País, que não são conclusivas, existem outros. Poderíamos ter agregado outras questões, mas aqui é só para que possamos ter um pouco a dimensão do que efetivamente nós estaremos tendo que investigar, que tratar durante os trabalhos.

Roteiro de trabalho

Eu pensei em organizar os trabalhos da CPI em 5 etapas e procurei dar uma ordenação cronológica a esses trabalhos realizados pela CPI, para que pudéssemos colocá-la dentro do tempo.

Regimentalmente, temos 120 dias para realizar a CPI, e eu fiz a divisão dentro desses 120 dias para a realização dos trabalhos da CPI.

V.Exas. vão ver: pela complexidade e dimensão do trabalho, teremos de realizar o nosso trabalho quase que cotidianamente, em função do tempo e das necessidades que nós estamos aqui colocando.

Eu dividi os trabalhos em 5 etapas:

I - o acidente que envolveu o Boeing 737-800 da GOL e o Legacy de propriedade da American ExcelAire, suas causas, conseqüências e responsáveis

I.II - Interface entre o acidente e os problemas de controle de tráfego aéreo” — ou seja, o que se relaciona o fato do acidente com esses problemas, para não ficarmos só no debate acerca do acidente, mas também saber quais são as conexões que isso tem com o problema e a crise do tráfego aéreo brasileiro. Então, essa primeira etapa seria cumprida do dia 3 ao dia 29 de maio. Temos 27 dias, 4 semanas, para realizar esta investigação.

II - Controle Tráfego Aéreo — Sistema Integrado de Defesa do Tráfego Aéreo — SINDACTA.”

V.Exas. vão ver que há 2 terminologias: SINDACTA com “s” e CINDACTA com “c”. O SINDACTA com “s” é o sistema que congrega os centros integrados de



defesa do tráfego aéreo: SINDACTA I, SINDACTA IV, SINDACTA II. Com “c” é o sistema como um todo, para que não haja confusão.

II.II - Interface entre os problemas de controle de tráfego aéreo e a infra-estrutura aeroportuária.” — ou seja, quais são as correlações que existem neste processo.

III - organização e regulação do mercado;

IV - infra-estrutura aeroportuária;

V - conclusão dos trabalhos e relatório final.

Isso com as datas já colocadas: II - de 30 de maio a 24 de junho; III - de 25 de junho a 15 de julho e de 28 de julho a 1º de agosto.

Eu estou deixando de fora porque essa é uma decisão que nós teremos de tomar na seqüência com relação ao recesso dos trabalhos, são 2 semanas. Se realizaremos ou não o trabalho no recesso, é uma decisão que teremos de posteriormente tomar.

A infra-estrutura aeroportuária seria de 2 a 27 de agosto.

A conclusão dos trabalhos e o relatório final seria de 28 de agosto a 11 de setembro. Esse 11 de setembro não foi proposital, foi porque deu os 120 dias. Confesso que enxerguei agora esse 11 de setembro no relatório.

Feito esse roteiro, e havendo a concordância de todos, fiz a apresentação de alguns requerimentos que tratariam da primeira fase das investigações relacionadas ao acidente da GOL. Esses requerimentos a que eu estou me referindo levam em consideração os requerimentos que já foram apresentados à Casa. Diria que dos 29 requerimentos apresentados à Casa, 17 desses requerimentos estão contemplados no relatório que eu aqui estou apresentando, incorporando ao roteiro dos trabalhos.

Quais são? Primeiro os requerimentos que dão conta dos relatórios a serem apresentados à Comissão.

- relatórios produzidos pelo Comando da Aeronáutica e ANAC relativos ao acidente, inclusive o texto oriundo da degravação das caixas-pretas do Boeing e do Legacy;

- as notas taquigráficas das audiências públicas realizadas na Câmara dos Deputados e no Senado;

- relatório do Tribunal de Contas da União relativos ao acidente;



- relatório do inquérito policial destinado às apurações relativas ao acidente entre Boeing e Legacy;

- relatório do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – CENIPA;

- relatório da Comissão de Investigação do acidente entre o Boeing e do Legacy;

- relatório (não apreciado) da Comissão Externa da Câmara, criada em 2006 para investigar o acidente entre o Boeing e o Legacy.”

Foi criada e constituída uma Comissão Externa da Câmara, que durante o ano de 2006 fez todo um trabalho e uma análise sobre o tema, que não foi apreciado esse relatório pela Casa, mas que existe, é um acúmulo da Câmara sobre o assunto, que queremos também que sejam incorporados à CPI.

Requerimento de convocação para oitivas relativas à primeira etapa das investigações:”

A ordem não precisa necessariamente ser a que nós estabeleceremos para os trabalhos da oitiva. Podemos negociar e acertar como isso será feito. A idéia foi apresentar os requerimentos, depois podemos acertar qual a ordem que daremos a essas oitivas.

- Delegado da Polícia Federal, Renato Sayão Dias;

- Coronel Aviador Rufino Antônio da Silva Ferreira, Presidente da Comissão de Investigação do Acidente;

- pilotos da American ExcelAire Jean Paul Paladino e Joseph Lepore;

- Sindicato dos Controladores de Vôo, por intermédio do Sr. Jorge Botelho;

- Associação Brasileira dos Controladores de Tráfego Aéreo, por intermédio do Sr. Wellington Rodrigues;

- Presidente da EMBRAER, Dr. Frederico Fleury Curado;

- Presidente da GOL, Dr. Constantino de Oliveira Júnior;

- Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil, Dr. Milton Zuanazzi;

- Major-Brigadeiro-do-Ar Jorge Kersul Filho, Chefe do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos — CENIPA;

- Major-Brigadeiro-do-Ar, Ramon Borges Cardoso, Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo;



- Representante da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI/CAO);
- Representante da National Transport Safety Bureau;”

Não colocamos os nomes ainda desses representantes porque queremos verificar bem quais são as pessoas que podem contribuir.

Por que convidar esses organismos internacionais? Porque eles tiveram presença — queremos inclusive verificar se há algum relatório, alguma questão — permanente no processo de investigação do acidente. Aliás, a Comissão Nacional, presidida pelo aviador Rufino, que é a comissão de investigação do acidente, tem a participação de diversos organismos internacionais, inclusive com a presença de representantes das companhias aéreas, das empresas construtoras dos aviões. Essa comissão produz um bom trabalho de investigação sobre o acidente.

Por último, representante da Associação de Parentes e Amigos das Vítimas do Acidente da GOL, Sr. Jorge Cavalcante.

Então, essa é a lista que coloca o início dos trabalhos. Depois teremos outras presenças, que estão inclusive já propostas em alguns requerimentos.

Temos que, no decorrer do processo de oitiva, ir abrindo talvez algumas outras investigações, ouvindo outras pessoas envolvidas no processo.

Eu queira, de antemão, falar sobre um tema que talvez possa estar aqui, que, neste primeiro momento, eu optei por não colocá-lo: a presença direta dos controladores de voo nos requerimentos. Por que não fiz isso? Primeiro, porque nós precisamos dar uma olhada nos inquéritos produzidos nas investigações pela Polícia Federal, pelos órgãos que fizeram todo o processo de investigação. Segundo, porque, ao ouvir as pessoas, que aqui estão nominadas, nas oitivas, nós teremos condições de precisar melhor quais serão aqueles que poderão contribuir efetivamente com o processo de investigação. Mas tomei o cuidado de chamar as lideranças dos controladores para que eles fossem os primeiros a serem ouvidos aqui, para apresentarem suas considerações e suas reflexões sobre o tema, sobre o fato.

Então, tive o cuidado de fazer essa reflexão para que possamos, na seqüência, quando forem aprofundadas mais as investigações, ter condições de aprofundar as investigações já sabendo adequadamente onde estamos investigando e qual a produção final que essa investigação poderá efetivamente produzir.



Feita a leitura e as explicações, esta é a proposta que este Relator tem a apresentar à Comissão como contribuição ao debate.

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

O SR. DEPUTADO SILVIO COSTA - Sr. Presidente, pela ordem. Deputado Silvio Costa, de Pernambuco.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON - Sr. Presidente, vamos respeitar. Há uma lista de inscritos. Vamos dar prioridade aos inscritos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vou pedir a todos compreensão.

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não vou conceder a palavra pela ordem. Há 18 Parlamentares inscritos.

O SR. DEPUTADO SILVIO COSTA - Então, tá bom. A Presidência é democrática.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Consideraria desrespeito aos que estão inscritos se concedesse a palavra pela ordem, porque vão terminar falando do mesmo assunto.

Vou fazer outra observação. Peço aos nobres colegas que procurem se cingir realmente na questão do roteiro de trabalho que apresentou o Relator, para que possamos, efetivamente, contribuir. Amanhã, eu penso em colocar uma parte desses requerimentos em votação.

Se nós hoje chegássemos a um acordo, com algumas sugestões de V.Exas., já poderíamos, depois, tomar uma decisão de quais seriam os requerimentos que amanhã colocaríamos em votação. Naturalmente, vai depender da concordância de V.Exas.

Então, vou passar a palavra ao primeiro orador inscrito.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Pedro Fernandes, PTB, do Maranhão.

O SR. DEPUTADO PEDRO FERNANDES - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sras. e Srs. Deputados, primeiro, Sr. Presidente, fugindo um pouco da sua orientação, eu queria parabenizá-lo por presidir estes trabalhos e pela escolha que V.Exa. fez do nobre Relator.



Toda a sociedade brasileira espera desta Comissão respostas para que se punam possíveis culpados e que se corrijam essas questões do apagão aéreo. Muitas famílias foram atingidas diretamente, e uma das famílias atingidas foi a minha, Sr. Presidente. Eu tenho parente, o jovem Francisco Augusto, que perdeu a vida nesse vôo 1907, da GOL.

Sr. Presidente, sei que o apagão aéreo atingiu todo o País, mas o que chamou a atenção para esse apagão aéreo foi o acidente da GOL. O nobre Relator escolheu muito bem iniciar esses trabalhos pelo acidente da GOL.

Vejo, Sr. Presidente, pela relação de todos os participantes desta Comissão, que não há nenhum representante do Estado do Amazonas, onde tem o maior número de famílias atingidas por esse acidente. Nós temos uma expectativa terrível.

Como disse, tenho um parente que foi vitimado, por isso eu queria, inclusive, sugerir ao meu partido dar a minha vaga a um representante do Amazonas, porque eu tenho certeza de que as famílias que sofreram com esse acidente esperam que esse seu representante faça aqui algumas indagações.

Então, vou sugerir ao PTB, meu partido, à Liderança, que indique no meu lugar o Deputado Sabino Castelo Branco para que venha representar o Amazonas, porque eu não vejo nenhum representante do Estado do Amazonas.

Eu tenho certeza de que a comunidade do Amazonas, o povo do Amazonas está esperando que alguma liderança sua faça parte desta CPI e cobre providências.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado Pedro Fernandes, eu vou pedir aos demais inscritos um esforço para se cingirem. Eu estava pensando em 5 minutos.

O SR. DEPUTADO WOLNEY QUEIROZ - Três minutos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Parece que a maioria está...

O SR. DEPUTADO WOLNEY QUEIROZ - Três minutos, pelo acordo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, vamos fazer um acordo inicial de 3 minutos, não podendo ultrapassar os 5 minutos. *(Risos.)*

Então, aqueles que concordam com os 3 minutos, a Mesa agradece.



Com a palavra o segundo orador inscrito, o Sr. Deputado Carlos Willian, do PTC de Minas Gerais.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, caros colegas, em primeiro lugar, eu gostaria de elogiar o nobre Relator, Deputado Marco Maia, porque, regimentalmente, ele não tem nenhuma obrigação de nos apresentar uma proposta de trabalho. Mas, democraticamente, com o Presidente, está trazendo a esta Comissão os assuntos que vão ser debatidos e também a espinha dorsal do que ele irá acompanhar.

Eu parablenizo V.Exa. por essa iniciativa e por essa democracia de trabalho.

Sr. Presidente, no final do ano, eu tive o privilégio de ser indicado pelo ex-Presidente Aldo Rebelo para ser o Relator da Comissão Externa da Câmara dos Deputados para verificar *in loco* a questão do tráfego aéreo brasileiro.

Lembro-me de que, com vários companheiros, inclusive o Gabeira, aqui presente, com 20 dias, fizemos várias audiências com todo o sistema e foram debatidos os aspectos relativos aos recursos materiais, os aspectos relativos aos recursos humanos, as ações do Governo e o desencontro das informações veiculadas, o aspecto relativo ao planejamento, a importância da apuração dos processos licitatórios, a economia orçamentária como nexo causal, o poder de contingenciar e os aspectos relativos às receitas da INFRAERO.

A nossa conclusão, Sr. Presidente — terminou o mandato e nós não pudemos continuar —, foram as recomendações emergenciais e as recomendações a médio e longo prazos. Estão constituídas neste relatório que não foi aprovado porque era o último dia daquela Legislatura.

Pois bem. A Comissão trabalhou, nós ouvimos todas as autoridades e o assunto foi amplamente debatido. A sociedade brasileira conhece e sabe onde está o erro.

Diante disso, Sr. Presidente, eu me posicionei contra a instalação desta CPI, que, hoje, está aqui a mando do Judiciário, o que não podemos concordar. Toda birrinha que tem nesta Casa se dirige ao Judiciário, que está interferindo no Poder desta Casa legislativa, em todos os sentidos.

E aí, Sr. Presidente, o que me preocupa mais é que nesta CPI, por intermédio da Presidência, é levantada uma questão de ordem, ela foi deferida pelo Presidente



atual desta Casa. Depois houve um recurso. O Deputado Luiz Sérgio, do PT, sabia e inteligentemente, se opôs contra a decisão e fez um recurso à CCJ desta Casa.

O Deputado Colbert Martins, com esse relatório, muito bem-feito, e com a consciência dos Parlamentares da Comissão de Constituição e Justiça, acompanhou o Relator e foi contra a instalação desta CPI.

O Plenário soberano desta Casa, Sr. Presidente, também decidiu que não havia necessidade. Mas mesmo assim houve a instalação da CPI.

Eu concordo que os princípios constitucionais foram cobertos. Mas os pressupostos regimentais, que é o que nós discutimos nesta Casa e achamos por bem não instalá-la, a maioria desta Casa foi contra, não foram atendidos.

O Supremo analisou somente a situação constitucional e determinou a abertura desta CPI.

Pois bem, Sr. Presidente. A minha preocupação é com o que vai acontecer aqui, porque eu não vou admitir, pelo menos sozinho, que, em cima de situações de sentimentalismo, de situações emocionais, de busca de sentimento dos parentes das vítimas do acidente do Legacy com a GOL, tragam a esta Casa, em cima do manto dessa sensibilidade, situações de governo e de licitações à INFRAERO, tentando, de qualquer forma, arrumar uma forma de tripudiar este Governo.

Não estou aqui defendendo este Governo, mas não podemos aceitar essa situação, porque se nós formos acompanhar o tripudio a este Governo, nós temos que acompanhar também, Sr. Presidente, fatos atrás, onde tudo começou, que é a instalação do Sistema SIVAM.

Portanto, Sr. Presidente, eu acho que está certo o Relator em dar essa diretriz. O que nós estamos querendo é o que a Polícia Federal já está há muito na nossa frente fazendo, analisar o acidente; os problemas ocorridos com contas e com licitações, o Tribunal de Contas também está há anos na nossa frente; a Polícia Federal também está há anos na nossa frente.

Portanto, Sr. Presidente, eu, mesmo tendo sido contra esta Comissão, hoje estou aqui.

Agradeço ao Líder do Bloco por ter-me indicado para participar desta Comissão, mas continuo aqui com a minha mesma consciência de que esta CPI é desnecessária, e que nós não podemos, em cima do manto da sensibilidade, em



cima do sentimentalismo, em cima da emoção das pessoas que tiveram os seus entes falecidos no acidente do Legacy e da GOL, trazer a esta CPI assuntos que não interessam à população brasileira.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu faria mais um apelo aos nobres colegas para não ultrapassarem os 3 minutos que foram acordados e, impreterivelmente, não ultrapassarem os 5 minutos, porque senão vai chegar a um ponto que eu terei de cortar a palavra, o que seria extremamente desagradável.

Nós vamos ao terceiro orador inscrito, Sr. Deputado Beto Mansur, do PP, de São Paulo.

O SR. DEPUTADO BETO MANSUR - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, acho extremamente oportuno que tenhamos esta CPI agora instalada para que discutamos esta questão tecnicamente.

Eu digo isso, Sr. Presidente, porque eu quero concordar com o Relator na sua fala, porque S.Exa. comenta que essa questão não aconteceu exatamente no fato lamentável que ceifou mais de uma centena de vidas, que foi o acidente da GOL. Ela já vem acontecendo anteriormente, porque se há uma demanda reprimida do transporte aéreo brasileiro e se há poucos controladores operando sistemas, há em muitos locais do Brasil, no espaço aéreo, a falta de comunicação. Essa é a verdade.

Eu listei, Sr. Presidente, algumas questões que acho extremamente pertinentes. Por isso que eu queria propor a mudança do encaminhamento desse cronograma para que possamos entender bem a questão que envolve, porque é uma questão extremamente técnica, Sr. Presidente.

Eu acho que os componentes da Comissão, na minha opinião, precisam ter um conhecimento mais profundo da questão do espaço aéreo brasileiro, como o controlador opera, quais são os equipamentos que nós temos, como é que operam os pilotos dentro do Brasil, para que depois possamos chegar à conclusão do que exatamente ocorreu com essa fatalidade do acidente aéreo.

Eu listei os controladores e a falta de equipamentos.

Nós precisamos, na minha opinião, ouvir primeiramente a Aeronáutica, ouvir os controladores, ouvir os fabricantes desses equipamentos, porque são poucos no mundo, e também quem dá manutenção a esses equipamentos no Brasil. Em



seguida, ouvir as companhias aéreas, ouvir a INFRAERO. Por que digo as companhias aéreas? Porque nós temos um problema gravíssimo de atraso de decolagens e pousos no Brasil, o problema do *overbooking*.

Quando entramos, hoje, no avião e ficamos dentro dele de 3 a 4 horas esperando para decolar, o piloto que está na cabine indica que o problema é do controlador. O controlador diz que o problema é da companhia aérea. Então, essas questões são importantes, e a CPI tem de levantá-las. É lógico que vamos ter de ouvir os pilotos das aeronaves. Muito mais deveremos ouvir os pilotos das aeronaves do que ouvir o presidente de uma companhia. Logicamente, o presidente da companhia vem aqui e não vai bater na INFRAERO, porque depende dela, não vai bater na Aeronáutica porque depende dela, mas o piloto vai poder falar exatamente o que está acontecendo no espaço aéreo brasileiro. Queria propor, Sr. Relator, ... Aí é uma questão que vamos ter de discutir, porque existem requerimentos. Nós temos a ordem cronológica desses requerimentos. Vamos ter de ter um acordo entre nós para saber, dentro desse cronograma, o que vamos poder fazer para que possamos fazer esse levantamento em cima daquilo que o próprio Relator propôs. Enumerei aqui, Sr. Relator, não iniciar com o acidente. É lógico que vamos ter de investigar o acidente. A Polícia Federal já está fazendo isso. Com todo o respeito ao Deputado que teve um parente que se acidentou, etc. Mas não devemos iniciar essa CPI com o acidente aéreo. Temos de fazer um levantamento para entender como funciona o espaço aéreo brasileiro, quais são os problemas que envolvem os controladores, quais são os problemas que envolvem a Aeronáutica, qual a falta de recurso que existe, não digo nem deste Governo, de governos passados, de governos anteriores que muitas vezes não investiram em novos equipamentos e na formação de novos controladores, para que possamos fazer um caldo de entendimento dentro da Comissão e chegar a uma conclusão positiva, porque a sociedade brasileira, é lógico, lamenta o acidente, mas espera que possamos resolver esse problema daqui para frente. As pessoas, hoje, entram nos aviões com total desconfiança, e nós precisamos atender aos anseios da sociedade. E esta Comissão Parlamentar de Inquérito tem todas as condições de fazê-lo.

Obrigado, Sr. Presidente.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o quarto orador inscrito, Sr. Deputado Sílvio Costa, do PMN de Pernambuco.

O SR. DEPUTADO SILVIO COSTA - Sr. Presidente, quero parabenizar o Relator pela proposta e dizer que quando temos uma dúvida sobre qualquer aspecto constitucional há a assessoria; quando temos uma dúvida sobre qualquer aspecto constitucional, há a assessoria. Acredito que a maioria dos companheiros desta CPI não têm muita intimidade com o tráfego aéreo brasileiro. Acho até que a intimidade que a maioria dos Parlamentares têm com o tráfego aéreo é a mesma que eu tenho com a Claudia Raia. Nenhuma. (*Risos.*) Então, queria fazer uma proposta a V.Exa. Que V.Exa. criasse nesta CPI uma assessoria técnica. Que V.Exa., efetivamente, buscasse ou na ANAC ou no Sindicato da INFRAERO alguns técnicos, porque, na verdade, quando precisarmos tirar qualquer dúvida, evidentemente, teríamos aqui um assessor técnico, para melhorar a qualidade das intervenções.

Sr. Presidente, estou profundamente preocupado não apenas com o resultado da CPI, mas com a imagem da Casa. Se tem um instrumento que, infelizmente, foi vulgarizado neste País foi o instrumento da CPI. A CPI foi, infelizmente, repito, banalizada. O acidente aconteceu — vejam bem! — no dia 29 de setembro.

Portanto, faz quase 6 meses que aconteceu. E parece-me que os maiores especialistas do Brasil em tráfego aéreo ainda não encontraram solução técnica, respostas técnicas para o que levou ao acidente. Quando o Sr. Relator elencou aqui... Você tem aqui, por exemplo, o Coronel-Aviador Rufino Antônio da Silva Ferreira, Presidente da Comissão de Investigação do Acidente. Evidentemente, esse coronel deve ser um *expert* em tráfego aéreo.

Ora, se há 6 meses os cientistas, os técnicos em tráfego aéreo, não encontraram solução, como é que um grupo de Parlamentares vai dar a resposta de que a sociedade brasileira precisa? Ou seja, quais foram os problemas? Eu estou devidamente preocupado com esta CPI. Espero e tenho certeza de que a Oposição do Brasil vai ter responsabilidade suficiente para não enveredar para o debate político. Porque realmente nós, que estamos compondo esta CPI, Sr. Presidente, damos a grande resposta de que a sociedade está precisando, ou, além de todos os 48 componentes da CPI estarem desgastados diante da sociedade, a Casa também vai estar desgastada.



E, só para concluir, queria lhe pedir uma coisa, Sr. Presidente. V.Exa. tomou a decisão perfeita, há pouco tempo: 3 ou 4 Deputados pediram a palavra pela ordem, e V.Exa. disse que não ia dar a palavra pela ordem a ninguém, o que fez muito bem, para que o trabalho possa ser otimizado. Eu gostaria que V.Exa. continuasse com essa técnica de obedecer à ordem de inscrição. *“Ah, mas o pela ordem é regimental.”* Se for regimental, serão 48 pela ordem, 48 questões de ordem, e nós, efetivamente, não teremos tempo de dar as respostas para a sociedade.

Parabéns pela condução de V.Exa.

Por enquanto, Sr. Presidente, era o que queria dizer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - E parabéns também a V.Exa., que se cingiu ao tempo estabelecido.

Com a palavra o quinto orador inscrito, Deputado Eduardo Cunha, do PMDB do Rio de Janeiro. V.Exa. está com a palavra.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sras. e Srs. Deputados, em primeiro lugar, queria cumprimentar o Presidente pela sua eleição. Eu também não tive oportunidade na sessão passada e gostaria agora de agradecer a confiança aos meus pares pela minha eleição para a Primeira Vice-Presidência.

Queria cumprimentar o Relator pela sua proposta de trabalho. Pode-se até discordar de algum ponto, mas ela tem uma lógica, tem uma origem, tem início, meio e fim e uma proposição concreta sobre como esta Comissão deve conduzir os seus trabalhos.

Não me recordo, em Comissões anteriores, da precisão de um relatório prévio das atividades que se propõe sejam feitas, colocadas com tanta clareza e com tanta clarividência, com tanta exatidão daquilo a que se quer chegar nesta Comissão Parlamentar de Inquérito.

É claro que agora, neste momento, superadas divergências que houve no passado, não temos que ficar discutindo se tem ou não tem CPI, se deveria ou não deveria ter, a razão A, B ou C. Nós temos de nos preocupar agora com o trabalho que nos foi delegado pelas nossas Lideranças. E tentaremos fazê-lo da melhor forma e com a imparcialidade possível, para chegarmos aos resultados daquilo que é o objetivo desta Comissão Parlamentar de Inquérito.



É essa proposição que nós deveríamos e tentaremos, pelo menos da nossa parte, do meu partido, o PMDB, levar à sociedade para darmos uma resposta àquilo que causou uma comoção. E não é só o acidente, mas também os sucessivos apagões aéreos que ocorreram e que, de uma certa forma, indiretamente continuam causando problemas à população brasileira.

Minhas colocações acerca da proposta do Relator são muito localizadas. Quanto à sugestão de S.Exa. de convocação de ocupantes de cargos, eu gostaria que fossem colocados os ocupantes desses cargos na época do acidente da Gol. Eu não sei se é o caso. Eu não tenho essa memória para saber se os 2 ocupantes dos cargos da Aeronáutica — seja do CENIPA, seja do Departamento de Controle de Espaço Aéreo — estavam nos cargos no momento do acidente. Se não estavam, eu acho que é importante aqueles que estavam no momento do acidente também virem a esta Comissão, sem prejuízo desses que aí estão.

Eu ponderaria ao Relator, porque achava que nós devíamos fazer, antes do início das oitivas, uma visita aos CINDACTAs, pelo menos àqueles envolvidos no acidente, para que possamos ter uma visão de como isso funciona, para que possamos ouvir uma explanação de como é o comportamento desses centros, para que possamos entender na medida em que uma oitiva for feita e que possamos, na resposta dos depoentes, entender aquilo que significará um termo ou uma situação por ele relatada.

V.Exa. já respondeu, embora não estivesse escrito no relatório. Já poderíamos... Acho que é facilmente identificável quem são os controladores que estavam de plantão no momento do acidente. Acho que pelo menos eles já deveriam ter essa convocação também efetuada, porque é importante que eles possam vir aqui trazer a sua versão. Porque eles podem ser responsáveis, ou não, por parte da situação que levou ao acidente.

Minha indagação também é com respeito ao recesso de que V.Exa. falou e ao prazo. V.Exa. falou 11 de setembro, mas 120 dias na instalação de 3 de maio não seria 11 de setembro. Então, não entendi essa forma de cálculo. Queria que V.Exa., se puder, depois esclarecesse.

No mais, quero cumprimentar o Presidente e o Relator e pedir ao Presidente que sempre observe o disposto no Regimento.



V.Exa. decidiu, com muita precisão, a não concessão da palavra pela ordem, não porque V.Exa. tomasse a decisão de seguir a ordem dos inscritos, mas porque, regimentalmente, não cabe pela ordem, a não ser que seja o pedido de manutenção da ordem previsto no art. 73 do Regimento.

Então, para que possamos ter um curso de trabalho normal, para que possamos ser céleres, para que todo mundo possa se manifestar, que observem o estrito cumprimento do Regimento, como V.Exa. está muito bem fazendo até agora.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao sétimo Parlamentar inscrito, Deputado Leonardo Quintão. Perdão, é o sexto orador. Saltei aqui. É a Deputada Solange Amaral, a nossa Segunda Vice-Presidenta, com as minhas desculpas.

Com a palavra a Deputada.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Sr. Presidente, cumprimento V.Exa pela eleição, pelo início da condução dos trabalhos, e cumprimento o nosso Relator, Deputado Marco Maia, que apresenta uma proposta de trabalho. Quero fazer alguns comentários, aos quais vou agregar muitas das coisas que já ouvi aqui dos meus companheiros.

Em primeiro lugar, Sr. Presidente, é imprescindível que a nossa CPI tenha uma estrutura técnico-administrativo. Nós, do Democratas, já demos entrada a pedidos de apoio do TCU, da própria Aeronáutica e apresentamos agora 3 requerimentos, e também da Polícia Federal, que é quem tem um dos inquéritos que estão acontecendo. Isso é imprescindível, senão não conseguiremos avançar.

Uma outra questão é que quero dizer que o sucesso desta CPI é do interesse do Parlamento e da sociedade brasileira.

Reconheço o trabalho do Deputado Marco Maia, mas eu senti o documento, Deputado, um pouco amarrado demais, com data, dia, hora. O próprio... Se me permite, não estou querendo fazer nenhuma questão frontal. Acho que há qualidade quando V.Exa. propõe que comecemos pelo acidente. É imprescindível que comecemos pelo acidente. E vou repetir aqui algumas das coisas. Não dá para ser assim se não chamarmos os controladores que estavam de plantão e o comandante da Aeronáutica à época. Porque se vamos investigar um acidente gravíssimo —



todos nós morremos de medo de que venha novamente a ocorrer, já é em si muito grave —, precisamos trazer o ex-Comandante da Aeronáutica, acho que é o Comandante Bueno, não tenho certeza, e os controladores que estavam de plantão no momento.

Mas, Deputado, especialmente o nosso Relator, é muito importante quando ele diz na página 4 que é relativo à 1ª etapa das investigações. Mas uma oitiva, uma presença, um documento pode nos conduzir a outras direções. Isso é a própria natureza do processo.

Então, nesse sentido, talvez seja por inexperiência minha, não sei, mas amarrar dia, local, recesso, 11 de setembro. Acho que está um pouco amarrado demais nesse sentido. Eu sei que V.Exa. quer chegar a resultados. Todos nós. Mas acho que temos que acreditar que o próprio processo, um depoimento encaminha o outro.

Por essa razão, acho que devemos aprovar muitas das propostas do Deputado Marco Maia, mas acho que aqui, até em nome da própria autonomia, da direção, do caminho da própria investigação, não temos como amarrar dia, hora, fase. Eu acho que nesse sentido está muito amarrado. Gostaria de pedir aos Deputados que possamos avançar de uma outra forma.

Outra questão é pedir também ao nosso Presidente da CPI e ao nosso Relator que os documentos mais para a frente, quer dizer, após a questão do acidente — Deputado Beto Mansur, só um minutinho —, para que possam ser examinados a tempo, têm que ser pedidos já.

Então, é preciso que solicitemos todos os documentos relativos à questão de tráfego aéreo e à questão da crise, independentemente só dos inqueritos, para que, daqui que cheguem, nós, Deputados, possamos examinar todas as questões. Porque acho que há o acidente em si, depois, todas as questões que se desdobraram e se desdobram até hoje e, por fim, sugestões propostas. Então, acho que temos que começar pelo acidente sim, mas tendo em vista um segundo momento e um terceiro.

Nesse sentido, quero cumprimentar a todos e pedir só que não tenhamos essa amarração tão grande, porque acho que está muito amarrado e não dá para engessar tanto.



No mais, quero cumprimentar a todos e dizer que nós, os integrantes do Democratistas — o Deputado Vic Pires, o Deputado Efraim Filho, o nosso Primeiro Vice-Líder, o Deputado Antonio Carlos Magalhães Neto — estamos dedicando muita atenção e interesse para que possamos resolver uma questão que envolve tantos milhões de brasileiros.

Obrigada, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputada. Agora vamos ao sétimo orador inscrito. Agora, o Deputado Leonardo Quintão, do PMDB de Minas Gerias, com a palavra.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Sr. Presidente, muito obrigado.

Quero, de antemão, agradecer ao meu partido, o PMDB, que me indicou para esta Comissão, na qual, tenho certeza, nós todos daremos uma contribuição para este Parlamento e para o País.

Quero parabenizar o Relator, Deputado Marco Maia, por essa organização inicial. Acredito que esta CPI, cujos trabalhos foram iniciados hoje, já se inicia bem, com essa organização e esse roteiro. Esse roteiro contempla a maioria dos questionamentos que eu teria a fazer.

Sugiro ao Relator que possamos discutir aqui a questão da desmilitarização.

Eu pude ter acesso a vários documentos, a várias audiências públicas que tivemos nesta Casa este ano e o ano passado. Como disse o Deputado Carlos Willian, houve uma Comissão que debateu durante o mês de dezembro, quando houve várias audiências públicas. É um material valioso que foi produzido por esta Comissão. Infelizmente, não teve tempo de ser aprovado devido ao término da Legislatura.

Temos, nesta Casa, Sr. Relator, informações valiosas a respeito do tráfego aéreo, das agências e do acidente. Sugiro ao Relator que busque toda essa informação que já está debatida aqui e a distribua aos colegas para que eles possam ler. E que as perguntas que venham a ser encaminhadas a esta Comissão sejam perguntas já embasadas nesse material que já foi questionado.

Porque minha dúvida é se, quando viermos a convocar algum membro da ANAC, da INFRAERO, esses representantes das companhias aéreas, virá um representante que já veio aqui 5, 6 vezes falar da mesma coisa. Isso é para que



essa pessoa não venha pensar que nós não temos informação, que não participamos dessas reuniões. Então, é importante para que perguntas não sejam feitas 5, 6 vezes, para que não venhamos a ser questionados a respeito de repetição e para que a pessoa que assista à CPI por meio da TV do Congresso não venha a questionar: *“Poxa, vida, mas essa pergunta já foi respondida 10 vezes. Eu já sei a resposta, por que esse Deputado está perguntando novamente isso?”*. Claro que é um direito de cada Deputado fazer as perguntas, mas eu estou impressionado com o tamanho de informação que já temos a esse respeito.

Disseram aqui que eu fiquei estarecido com a questão da desmilitarização. Um repórter me perguntou: *“O senhor é a favor ou contra?”* Aí fui estudar sobre a matéria. Se quisermos desmilitarizar o sistema, vai demorar 20 anos para a conclusão disso. Então, têm que ser discutidos os exemplos da Argentina, dos Estados Unidos e da Europa.

Quero dar uma pequena sugestão, porque fiquei muito interessado nesse tópico da desmilitarização, para que dediquemos um período, quem sabe 1 ou 2 semanas?, para estudarmos essa questão técnica.

Quero dizer também, para concluir a minha fala, que a tendência brasileira é interessante, Sr. Relator, Sr. Presidente, Srs. Deputados. Há alguns anos, viajar de avião era caro. Só as pessoas de classe média e alta viajavam. Hoje, no Brasil, é interessante. No caso de Minas Gerais, Belo Horizonte, a Capital, fica mais barato para uma pessoa vir para Brasília de avião do que de ônibus leito. A demanda do tráfego aéreo aumentou muito de 5 anos para cá. Se não me falha a memória, pelos números que eu li, mais de 40%. E a quantidade de aeronaves reduziu. É outra sugestão: vamos discutir essa demanda reprimida. Hoje, temos aí um duopólio de apenas 2 empresas.

Quero deixar essas 2 sugestões, Presidente. No mais, quero parabenizar e dizer que esse roteiro inicial está bom. Claro que os Deputados podem sugerir, no decorrer dos trabalhos. Claro que podemos adiar também, regimentalmente, as discussões. Mas que não venhamos aqui iniciar um roteiro e depois voltarmos à mesma matéria, o que acaba prejudicando os trabalhos.

Muito obrigado, Sr. Presidente. E parabéns, Sr. Relator, pelo roteiro.



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

Vamos passar ao oitavo Deputado inscrito, Carlos Zarattini, do PT de São Paulo.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Obrigado, Sr. Presidente.

Queria aqui, em primeiro lugar, elogiar a proposta de roteiro feita pelo Deputado Marco Maia, nosso Relator, porque ela visa, exatamente, a partir de um fato trágico que ocorreu, buscar os exemplos e as formas de se corrigir a situação de insegurança que existe em parte da população que viaja de avião e também as questões que impedem que a circulação aérea no Brasil se desenvolva de forma mais harmônica, tranqüila e confortável para quem utiliza esse tipo de transporte.

Quero considerar que a questão de começarmos pela avaliação das investigações do acidente da Gol é importante, é fundamental, porque a partir dessa investigação é que vamos começar a ter uma idéia do que de fato falhou naquele momento. Não podemos aqui fazer uma avaliação criminal daquele acidente, porque muita gente pode falar: *“Mas a culpa foi de quem? Foi do piloto? Foi do controlador? De quem é a culpa pelo acidente?”* Tenho certeza de que ninguém em sua consciência quis ocasionar um acidente. O acidente ocorreu devido a falhas, e devemos descobrir onde estão essas falhas. Esse tem que ser o nosso objetivo.

Portanto, queria considerar positivo o fato de nosso Relator não colocar aqui a convocação dos operadores de tráfego aéreo, porque são pessoas que podem ter cometido falhas, mas podem ter cometido falhas devido a procedimentos errados. Também temos que considerar isso.

Acho também que não é, neste momento, necessária — e eu queria neste ponto apresentar essa questão ao Relator — a convocação dos pilotos do Legacy. Por quê? Porque também, com certeza, foram pessoas que não ocasionaram esse acidente, se é que houve responsabilidade deles, por uma decisão, por uma vontade de ocasionar um acidente.

Então, é necessário que investiguemos. E aqui acho muito oportuna a presença do Coronel-Aviador Rufino Antônio da Silva Ferreira, que é o Presidente da Comissão de Investigação de Acidente, que investiga exatamente pelo lado técnico essa questão, para que possamos ter uma avaliação mais acurada do que



ocorreu nesse acidente. A Polícia Federal já está fazendo uma investigação que vai exatamente pelo lado criminal, imagino eu. Então acho que temos que procurar o lado técnico.

A outra questão que me parece importante — e aí acho que o Relator também vai muito bem — é o estabelecimento das etapas da nossa investigação aqui da CPI quando coloca a questão do controle do tráfego aéreo. Precisamos conhecer isso, até para que não fiquemos eternamente reféns de determinados vendedores de equipamentos que dizem: *“Não este equipamento aí é ultrapassado, vamos comprar um novo, tem que investir milhões”*. Temos que avaliar esta questão.

Vários Deputados, em novembro, visitaram o SINDACTA I e o SINDACTA IV em Manaus. Estiveram aqui os Deputados Gustavo Fruet, Pepe Vargas e acredito que outros Deputados que estão nesta Comissão também participaram daquela viagem. Vimos que o SINDACTA IV, em Manaus, foi instalado há apenas 5 anos. É plausível que ele seja já um equipamento obsoleto? É plausível que ele tenha falhas? Temos que analisar isso e procurar entender melhor essa questão, ao invés de sairmos por aí falando a primeira coisa que ouvimos, sair repetindo. Então, acho que temos de avaliar isso.

Outra questão. Houve, como foi dito pelo Deputado Quintão, um aumento explosivo no tráfego aéreo nos últimos anos. A nossa infra-estrutura, tanto do controle como dos operadores, de todos os envolvidos, é condizente com isso? Os aeroportos estão condizentes com isso? O quanto a determinação, a implantação das rotas e implantação dos *hubs* em São Paulo, Congonhas e Brasília não tem também levado a que tenhamos uma utilização cada vez mais forte, cada vez mais complexa das rotas no Brasil, com aviões cada vez mais lotados e com uma intensificação do uso desses aviões e o quanto isso não é também parte do problema? E aí temos que avaliar se as empresas aéreas brasileiras de fato não estão obtendo seus lucros através de uma superutilização dos aviões e o quanto isso não deve ser controlado, como deveria ter sido controlado pelo DAC e hoje pela ANAC.

Então, acredito, Sr. Relator, Sr. Presidente, que devemos buscar fazer um levantamento amplo, porque a população quer saber as causas do acidente, mas ela



também quer que os acidentes não se repitam e ela quer também que o tráfego aéreo no Brasil seja melhor.

Para concluir, acho que nós, aqui nesta CPI, a partir deste roteiro, temos todas as condições de dar um diagnóstico, de apontar soluções, de apontar caminhos para evoluir e melhorar o tráfego aéreo em nosso País.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao nono Deputado inscrito, Deputado Vanderlei Macris.

Peço ao Deputado Eduardo Cunha, Primeiro Vice-Presidente, que assuma a Presidência.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sras. e Srs. Deputados, queria contribuir com a minha fala em 2 sentidos. Primeiro sobre os trabalhos da Comissão e segundo sobre a apresentação do relatório, ao qual pretendo sugerir algumas questões, porque parto do princípio de que é uma proposta de trabalho aberta, em que vamos contribuir para que ela se feche hoje e possamos dar segmento às nossas atividades.

Sobre a questão dos trabalhos desta CPI, queria primeiro apresentar uma consideração de que esta Casa, a Câmara dos Deputados, neste momento, com esta CPI, vai ter oportunidade de efetivamente virar a página da legislatura passada, em que esse instrumento realmente criou dificuldades de compreensão da sociedade sobre o trabalho de investigação a que se presta, na atividade parlamentar, esta Instituição. Primeiro porque entendo que todos os relatórios até agora apresentados, e é esta a contribuição que esta CPI pode dar, ficaram estanques, cada um no seu conjunto de investigação. O Tribunal de Contas ficou estanque com sua investigação, o Ministério Público idem, esta Casa também da mesma maneira, a ANAC com a sua investigação, a Aeronáutica com a sua. É exatamente o instrumento de que precisávamos, a CPI, para poder trazer todas as informações, de cada uma dessas áreas envolvidas com o problema, para que pudéssemos ter uma visão de conjunto, porque cada uma delas tem uma visão separada. Cada uma delas tem um conjunto de informações que estabelece uma convicção diferenciada uma da outra.

Basta ver o que aconteceu recentemente nesta Casa, quando tivemos presente o Ministro da Aeronáutica, ou melhor, o Ministro da Defesa, com o



comandante da Aeronáutica, cada um defendendo uma posição dentro do mesmo sistema. Um defendendo a desmilitarização e o outro contra a desmilitarização.

Portanto, quando o próprio Governo tem dificuldades de poder construir um caminho comum de consenso, evidentemente que a necessidade de uma investigação como essa feita pela CPI vai ser importante para que possamos dar o rumo, o caminho, as alternativas de solução para esse problema.

Por isso acho que esta CPI a Câmara poderia ter trabalhado muito antes disso, quando definiu seu arquivamento lá atrás, mas está restabelecido e a partir de hoje temos condições de fazer isso. Entendo que é possível termos um sistema de tráfego aéreo que dê credibilidade, segurança, para que os vôos saiam no horário e as pessoas possam cumprir os seus compromissos. É exatamente essa resposta que os usuários e a sociedade brasileira quer desta Casa, principalmente desta CPI.

Dito isso, em relação à contribuição ao relatório, meu caro Relator, Deputado Marco Maia, queria apresentar primeiro uma proposta para avançar. O Tribunal de Contas tem possibilidade de nos dar o assessoramento necessário aqui, porque está realizando uma investigação, iniciando uma proposta por meio de uma auditoria realizada no Ministério da Defesa, no comando da Aeronáutica, na INFRAERO e na Agência Nacional de Aviação Civil.

Essa auditoria já foi feita e contou com uma importante contribuição de analistas egressos de órgãos integrantes do sistema de controle do espaço aéreo brasileiro e com profundos conhecimentos sobre o tema. E tenho certeza, Sr. Relator, de que o chamamento do Tribunal de Contas, de técnicos que poderiam dar, não só pelas informações que têm, mas pela contribuição a esta Casa, o assessoramento técnico necessário a esta Comissão, uma vez que o Tribunal de Contas da União é um órgão de assessoramento do Legislativo.

Então, essa é a primeira proposta que faço, não só pedir os relatórios como também a contribuição. Por exemplo, a contribuição no acompanhamento desta CPI pelo Ministério Público Federal. Acho importante também. Deixo aqui a proposta para que o Ministério Público possa ter alguém fazendo o acompanhamento, uma vez que já tem informações lá estabelecidas.

Além disso, Sr. Relator, gostaria de fazer uma proposta também, na medida em que se solicita um documento na parte do seu relatório, o qual quero elogiar, e



acho que exatamente o foco do trabalho neste momento tem que ser a partir do acidente da Gol. Queria que V.Exa. incluísse no seu roteiro de trabalho, principalmente no requerimento de informações, um dado que entendo fundamental. Por exemplo, um parecer sobre diretrizes da política de aviação civil entregue pelo Ministério da Defesa ao Governo no ano de 2003. Este parecer de diretrizes da política de aviação civil é importante que seja trazido aqui nesse elenco de informações que V.Exa. pede aqui no seu relatório. Esta é uma outra proposta.

Além disso, Sr. Relator, quero requerer também informações ao SINDACTA I, Centro de Controle de Brasília, sobre relatórios de perigo referentes aos anos de 2006/2007. Informações de que temos notícia são muito importantes para detectarmos as dificuldades que tem o sistema de controle aéreo aqui de Brasília. Esses relatórios de perigo apresento aqui no requerimento, ao qual acho que V.Exa. não teve acesso ainda, porque foi entregue hoje. Portanto, gostaria que fosse já inserido na sua apresentação e neste relatório.

Dito isso, Sr. Presidente, Sr. Relator, eu espero que, recebidas essas sugestões, nós possamos dar início ao nosso trabalho. A proposta que faço é a de que possamos realizar amanhã uma outra reunião para já começarmos as nossas atividades de maneira mais afirmativa.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Passo a palavra ao próximo orador inscrito, Deputado Otavio Leite.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sr. Presidente, é o décimo orador inscrito?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - É o décimo.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Questão de ordem, Sr. Presidente, art. 57, inciso VII.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para uma questão de ordem, concedo a palavra ao Deputado José Carlos Araújo, art. 57, inciso VII. Qual é a questão?

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sr. Presidente, a proposta do Relator foi apresentada. Entendo que S.Exa. trouxe essa proposta ao Plenário para



que o Plenário possa decidir se aceita, se não aceita, se vai emendar, se vai incorporar sugestões ou se não vai.

Então, no art. 57, inciso XXI, nós podemos levantar essa questão do ordem, e, no art. 57, inciso VII, nós podemos pedir o encerramento da discussão.

Portanto, eu quero saber se nós estamos em votação, se eu posso invocar o art. 57, inciso VII, porque todos os oradores que estão aqui estão falando a mesma coisa. O que nós queremos é avançar. Se nós queremos avançar, vamos incorporar ou não as propostas e vamos votar a proposta do Relator ou não. O que nós não podemos é ficar 30 Deputados falando a mesma coisa, e nós não estamos avançando na nossa proposta.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Para encaminhar contra, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Um momentinho.

V.Exa. concluiu a questão de ordem?

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Quer contraditar?

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sr. Presidente....

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Outra questão de ordem, Deputado?

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Não. Eu queria contraditar, se V.Exa. acolher a questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não. Eu gostaria que V.Exa...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Então, vamos simplificar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - É. Eu gostaria de simplificar.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Sr. Presidente, só um minutinho. Só uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputada, ele formulou uma questão de ordem e, regimentalmente, eu tenho que decidir sobre a questão de ordem.



A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Eu só queria saber do desenvolvimento dos trabalhos. Vamos submeter à votação?

Acho que o Relator ouviu várias coisas aqui que ele pode... Ele vai ver, incluir, voltar, até por questão de presença das pessoas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Está certo.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Vai haver votação na sessão?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Nobre Deputada, eu vou decidir...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quero até responder algumas questões aqui no decorrer da...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Apenas decidir a questão de ordem.

Em primeiro lugar, Deputado José Carlos Araújo, V.Exa. alegou o art. 57, inciso VII, sobre matéria que está em discussão para votação, que não é o caso. Nós estamos aqui numa primeira reunião da sessão em que o Presidente, por liberalidade... Houve a proposta de trabalho e está dando oportunidade a todos se manifestarem para que componha o relatório. Até porque para uma matéria ser debatida e discutida tem que ser divulgada previamente, publicada na Ordem do Dia e ser submetida à votação. Se fosse o caso e fosse levada à votação, V.Exa. poderia apresentar o requerimento. Mas não sendo...

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - A pergunta que fiz a V.Exa., Sr. Presidente, é se nós vamos colocar em votação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não. Não é caso de colocar em votação.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Se não vamos colocar em votação, cai...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Serão colocados em votação os requerimentos oriundos da proposta do Relator, quando ele os apresentar, ou outros, a critério do Presidente em exercício, o que não será o caso hoje.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Só para concluir, Sr. Presidente, a questão de ordem.



Eu quero aproveitar, Sr. Presidente, e sugerir — estão servindo água e cafezinho aqui e o cafezinho está estimulando, realmente tem muita gente nervosa nesta Comissão — que sirvam maracujá também.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Está certo, Deputado.

Passamos a palavra o próximo orador, o Deputado Otavio Leite.

Repasso a Presidência ao Deputado Marcelo Castro.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Presidente, eminente Relator, eu confesso que no instante inicial de uma discussão que há muito já deveria ter sido iniciada nesta Casa — aliás, a rigor, nós temos que trabalhar firmemente para recuperar o tempo perdido —, eu confesso que neste instante, certamente, todos os Deputados são tomados de uma vontade natural de versar o mais amplamente sobre a matéria.

Por outro lado, todos nós temos que ter consciência de que há uma necessidade de planejamento da reunião, etc. Eu, de minha parte, vou lutar contra redundâncias, mas não posso deixar de registrar aqui, enfim, respeitosamente, a minha indignação por uma tentativa inicial de obstrução daquilo que é mais sagrado neste Parlamento, que é o direito à palavra, no início de um debate que está procurando, a começar pelo belo exemplo do Relator, concatenar uma estratégia de ação, de organização de algo a que todos nós somos chamados à responsabilidade. A população quer respostas sobre o acidente, está claro — o acidente é a veia inicial —, mas sobre o sistema como um todo, para que não parem no ar mais inseguranças, as mais diversas, que atemorizam milhares de brasileiros.

Então, já pedindo escusas ao Presidente, quero ser objetivo em relação ao que aqui se diz. Assessoria técnica, sugestão objetiva: que hoje ainda o Presidente, o Relator e uma Comissão de Deputados possam se dirigir ao Tribunal de Contas da União para solicitar oficialmente que o mesmo grupo que operou para o Tribunal um conjunto de estudos acerca dessa matéria no ano pretérito possa prosseguir, ou quem o Tribunal determine, para que tenhamos aqui um suporte técnico muito sólido desse instrumento, desse braço do Poder Legislativo que é o Tribunal de Contas, seja pelos aspectos de natureza orçamentária, administrativa, sob todos os aspectos que fazem a responsabilidade e competência do TCU. Um



Dois: que procuremos identificar especialistas em tráfego aéreo com nível de isenção, através de instituições, etc., que possam também ser convocados para prestar uma atenção diuturna a esta Comissão, a fim de que todos possam, nessa dialética dinâmica, permanentemente, tirar suas dúvidas, porque se trata, sim, de uma questão técnica. Vamos ter que discutir muito a questão técnica.

Outra sugestão: que também se oficie o Ministério Público Federal para que acompanhe os trabalhos neste instante, faça um acompanhamento doravante aqui permanentemente. Bom, essa é uma sugestão.

Quanto aos requerimentos de convocação para oitiva, elencaram-se vários e estou absolutamente de acordo. Eu queria sugerir, já que estamos iniciando nosso processo através do acidente... O acidente é a causa preliminar da instituição desta Comissão, é a resposta principal com que temos de contribuir para que seja dada à população. Porque muita coisa já vem sendo feita no Brasil de 29 para cá. Instituições da República estão agindo na intenção de dirimir essas controvérsias, enfim, tirar essas dúvidas. Sugestão: que primeiramente sejam chamados, talvez num dia só, o Delegado da Polícia Federal, Renato Sayão Dias, que, tenho informação, quero confirmar, já solicitou a prorrogação do inquérito por mais 60 dias, tendo em vista que foi encaminhada uma solicitação para o Instituto Nacional de Perícia. É um órgão, enfim, que está examinando com detalhes, como se fosse, me perdoe, Deputado, o Carlos Éboli, do Rio Janeiro, que é um instituto nacional para esse fim. Que também se chamasse esse instituto para, com a representação da Polícia Federal, que está à frente do inquérito...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Instituto?

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - INC. Eu quero tirar essa dúvida. Posso estar errado em uma expressão, mas é o instituto que tem a incumbência de elaborar um laudo técnico acerca das informações recolhidas pelo inquérito presidido pelo Dr. Renato Sayão Dias. Um.

Dois: concomitantemente, chamar, como já se disse aqui, o Coronel-Aviador Rufino, que é o Presidente da Comissão de Investigação. Ele trará à baila uma série de dados sobre os quais vamos refletir e saber como podemos impulsionar a solução do problema e como outras demandas podem ser encaminhadas para podermos solucionar. Três: o Major Brigadeiro-do-Ar Jorge Filho, do CENIPA.



Com esses 3 no primeiro bloco, temos uma ilustração muito fértil do que já foram todos os esforços, todas as informações já recolhidas sobre o acidente em si. Agora, é indispensável também que se chame a representação da Associação dos Parentes e Amigos, nesse bojo.

Então, seria o primeiro ponto, a sugestão que faço ao Relator. E, ao mesmo tempo, fechando, Sr. Presidente, incluo nesse elenco de oitivas o Sindicato dos Aeronautas, que pouco tem-se manifestado, eu compreendo, nesse processo todo, mas que certamente trará à CPI informações muito preciosas de como vão as coisas, de como foram e como podem ficar melhor no Brasil em termos de, enfim, controle aéreo, navegação aérea, por aí.

E, finalmente, sugiro solicitar um documento interessante do Ministério Público do Trabalho de São Paulo, que já mergulhou na discussão sobre os controladores de vôo, pela sua face laboral. Acho que é importantíssimo. Esse documento tem fôlego, é um documento denso, que acho que será muito útil ao Relator.

Em síntese, eram essas as contribuições iniciais que eu queria oferecer à avaliação. Em linhas gerais, eu acho que é por aí. O cronograma está legal, está adequado. Não sei se tem de deixar elasticidade em relação aos temas que podem ocupar mais ou menos tempo.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Seguindo a ordem de inscrição, passo a palavra ao décimo primeiro orador inscrito, Deputado Fernando Gabeira, PV do Rio de Janeiro.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Presidente, eu queria transmitir aqui ao Presidente e ao Relator um pouco da experiência de quem vem trabalhando no tema desde novembro do ano passado, talvez desde setembro do ano passado, e dizer que não pretendo estoicamente lutar contra a maré. Tanto a Oposição quanto o Governo pretendem um caminho que seja um caminho que comece com o exame do acidente da Gol.

Então, eu vou aceitar essa idéia, não vou contestá-la, mas vou propor uma outra visão conceitual para o nosso trabalho. A sociedade brasileira espera — V.Exa. mesmo diz ali, vou acrescentar um adjetivo ao que V.Exa. disse no dia da



eleição —, a sociedade brasileira espera um sistema aéreo seguro. Eu acrescento pontual, seguro e pontual. O nosso objetivo estratégico é conduzir o Brasil para a realização de um sistema seguro e pontual. E o Brasil vai ser, dentro de um ano, avaliado pela ICAL, e pode, inclusive, cair de *ranking*. Ele pode vir a cair do *ranking* 1 para o *ranking* 2, se não cumprir esses objetivos.

A análise que fizemos da situação anterior mostra 2 evidências para mim: primeiro, dificilmente vamos conseguir saber mais sobre o acidente do que sabem a Polícia Federal e a Aeronáutica. Segunda evidência, dificilmente vamos resolver os problemas de pontualidade num curto espaço de tempo.

Então, daí surge a minha proposta. Enquanto a Comissão se dedica a esses objetivos, que são importantíssimos, acho que tínhamos que dar uma satisfação à opinião pública. E qual seria essa satisfação? Melhorar o nível de assistência e informação aos passageiros aqui e agora. E temos uma proposta para isso. Queríamos pedir à Comissão que nos autorizasse a trabalhar nesse sentido. Por exemplo, Sr. Presidente, nós temos, quando as pessoas vão para o aeroporto e há atrasos e problemas, elas todas reclamam de que foram mal informadas e mal assistidas.

Qual a saída para isso? Primeiro, temos os recursos técnicos abundantes. Quando olhamos o painel, aquela grande televisão no interior da sala de embarque, nós vemos lá as notícias. Eu vi uma delas: *“Vanessa Camargo convida para o seu aniversário e tem que levar uma foto 3x4”*. Não tem ali uma informação sobre o que está se passando com os aviões. Tem o que está se passando com a Vanessa Camargo. Daí a pouco, tem um Gol maravilhoso. Muito bem, tem um Gol, mas não tem a informação sobre o que está se passando com os aviões. Nós vamos buscar uma informação e quantas vezes, como Deputado Federal, fui procurado por famílias, dizendo assim: *“Eu estou com a minha família, preciso partir, mas, aqui dentro da sala de embarque, eu não tenho informação. Eu tenho que sair para fora para buscar informação, voltar e transmitir à família”*.

Ora, é simples: vamos colocar dentro da sala de embarque um setor de informação. Uma pessoa com computador na sala de embarque já vai reproduzir esse processo.



No final do ano, dei à ANAC uma sugestão que, infelizmente, ela não aceitou, ou aceitou verbalmente, mas não implementou, que é a seguinte: muitos passageiros são digitalmente incluídos, sabem ler o que está escrito no computador, e, quando vamos ao computador das empresas, sabemos exatamente onde está o avião. Existem códigos, indicações que dizem: *“Esse avião está no pátio”*; *“esse avião acabou de decolar.”*

Então, se eles virarem o computador para dentro da sala de embarque e não ficarem com o computador virado para o embarque, propriamente dito, uns passageiros, digitalmente informados, vão transmitir para os outros as informações que estão captando ali. Então, aumentaremos enormemente o número de informação. E poderemos ter um serviço telefônico através do qual a pessoa liga da sua casa. Se tiver 3 horas de atraso previsto, ela fica sabendo que tem 3 horas de atraso previsto. É uma maravilha, mesmo com o atraso, porque ela pode almoçar ou se dedicar a alguma coisa porque sabe que tem 3 horas de adendo.

Teríamos condições de levar a INFRAERO, as empresas e a ANAC a essa meta, que seria num prazo de 1 mês, 2 meses, conquistaríamos a opinião pública para a seriedade do nosso trabalho e poderíamos trabalhar mais confortavelmente a médio e longo prazos. Digo isso, porque não há uma assistência.

Sr. Presidente, veja V.Exa. que uma mulher estava no aeroporto e o marido dela foi assassinado em Rondônia. Ela não podia chegar em Rondônia. Não custa nada ter um setor de assistência social dentro do aeroporto que ligue para Rondônia e cuide do atraso do enterro do marido enquanto o avião não parte.

Um homem morreu dentro do aeroporto de Curitiba. É preciso um serviço social que comunique com a família, que tome todas as providências.

Uma pessoa estava esperando em Campo Grande que chegasse o material cirúrgico para uma cirurgia de emergência. Era necessário que houvesse alguém no aeroporto que soubesse disso, ligasse para Campo Grande, informasse e tentasse acionar a cidade mais próxima para trazer por terra um material cirúrgico para salvar aquela vida. Esse serviço é possível montar com os recursos que temos. É só organizar a gestão da ANAC, da INFRAERO e das empresas, sobretudo das empresas que se furtam muito a essa responsabilidade.



Pediria, concordando com o sentido geral da cronologia, que tivéssemos essa possibilidade de trabalhar no curto prazo. Que algumas pessoas pudessem já formular uma proposta, levarmos a proposta à ANAC, levarmos a proposta à INFRAERO e às empresas, a fim de tornarmos, enquanto discutimos essa questão importante de médio e longo prazo, que é de ter um serviço pontual, a vida dos passageiros mais confortável enquanto não se resolve a questão.

Essa é a minha proposta, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Seguindo a relação dos inscritos, passo a palavra à Sra. Deputada Luciana Genro, do PSOL do Rio Grande do Sul.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Obrigada, Presidente.

Começo dizendo que se algum Deputado acha que esta CPI é desnecessária, como disse o Deputado Carlos Willian, que busque então uma outra atividade para fazer, porque acho que esta CPI é extremamente importante. Entendo que os membros titulares e suplentes da CPI têm uma responsabilidade enorme com a população brasileira: investigar todo o problema que envolve não só o acidente da GOL, mas o controle aéreo como um todo.

Quero aqui, mesmo sabendo que remar contra a maré, como disse o Deputado Fernando Gabeira, é bastante difícil e às vezes inútil, discordar do enfoque que está sendo proposto inicialmente. Porque entendo, Sr. Presidente, nobre Relator, que nós, quando lidamos com instituições e com empresas, sejam elas públicas ou privadas, precisamos que elas tenham credibilidade para que as informações que nos são repassadas sejam confiáveis. E vejo que diante das denúncias que foram apresentadas recentemente pela imprensa e que também parecem ser confirmadas por auditorias do próprio Tribunal de Contas, temos um problema muito grave na INFRAERO.

A empresária paranaense Silvia Pfeiffer fez denúncia na revista *ISTOÉ*, envolvendo uma série de autoridades que inclusive continuam trabalhando dentro da INFRAERO; não só o seu ex-Presidente, mas atuais diretores, como o caso da Eleuza Therezinha, que segue sendo Diretora de Engenharia, que está sendo gravemente acusadas pela Sra. Silvia Pfeiffer.



Sr. Presidente, Sr. Relator, entendo que precisamos limpar essa área antes de nos dedicarmos a ir a fundo nas investigações do controle aéreo propriamente dito, porque nós necessitaremos de informações vindas da INFRAERO que, a meu ver, estarão sob suspeita enquanto não forem esclarecidas essas denúncias.

Vejam bem o que diz a empresária: que há um esquema nos aeroportos brasileiros que alimenta milionários dutos de corrupção, alguns já detectados pelo Tribunal de Contas, que espalhou tentáculos para promover lavagem de dinheiro, caixa 2 de campanhas políticas e propinas às autoridades.

Se fosse apenas o depoimento da empresária, poderíamos talvez até fechar os olhos para ela, mas quando esse depoimento se encaixa com auditorias do Tribunal de Contas que efetivamente constataram superfaturamento de 357% em materiais e obras nos aeroportos, é porque existe algum fundamento no que essa senhora está dizendo.

Acho que a primeira ação da nossa CPI é verificar que denúncias são essas, chamar essa senhora para depor, buscar os relatórios do Tribunal de Contas, onde estão constatados os superfaturamentos, e verificar os documentos que ela afirma já ter entregue à Polícia Federal. Ela não foi chamada oficialmente para um depoimento. Isso para que, então, possamos nos dedicar àquilo que acho que deva ser o segundo elemento central da nossa preocupação, que são as condições do tráfego aéreo brasileiro, que levaram não só ao acidente da GOL, mas levaram também ao movimento do dia 30 de março.

Vejam bem, Sr. Presidente, Sr. Relator. Houve um dia em que militares, sargentos se amotinaram, paralisaram suas atividades. Esse foi um gesto, a meu ver — considerando que foi um gesto feito por militares, que têm extremo respeito à hierarquia e à disciplina —, de desespero, de pedido de socorro, como eles próprios depois afirmaram.

Então, parece-me que nós não podemos nos centrar no oficialismo de ouvir apenas as autoridades e não ouvir imediatamente essas pessoas, que colocaram em risco as suas carreiras ao realizar aquele movimento, porque queriam transmitir às autoridades e à sociedade brasileira esse pedido de socorro.

Precisamos, em primeiro lugar, ouvir esses sargentos que fizeram esse movimento e que agora estão sendo alvo de inquérito militar da Aeronáutica. É muito



fácil identificarmos quem são os que precisamos ouvir. Em primeiro lugar, são aqueles que estão sendo alvos dos inquéritos da Aeronáutica, que tem inclusive a intenção de puni-los, o que acho um absurdo completo, porque, repito, se eles realizaram aquele movimento da forma em que foi realizado é porque a situação é extremamente grave. Então, parece-me que se nós nos restringirmos apenas a ouvir os representantes oficiais das instituições vamos perder o *time* de escutar essas pessoas que fizeram esse movimento e que têm, certamente, muitas coisas a dizer que ainda não foram ditas.

O Presidente da ANAC, o Ministro da Aeronáutica, o Ministro da Defesa, essas autoridades já falaram aqui, na Câmara, já falaram publicamente. E nós sabemos em grande medida o que eles vêm dizer aqui. Inclusive, na última audiência que estiveram aqui, na Câmara, essas 3 autoridades não falaram uma palavra sobre os acontecimentos do dia 30 de março. Então, eu quero ouvir aqueles que colocaram em risco as suas carreiras, colocaram em risco a sua vida profissional para dar esse grito de alerta e fazer esse pedido de socorro. E a nossa CPI me parece o único fórum, neste momento, que tem condições de escutar esse grito de socorro, mas não sem antes debelarmos essa premissa das suspeitas, das denúncias que pairam sobre autoridades constatadas pelo Tribunal de Contas em superfaturamentos e denunciadas por essa empresária que me parece precisa ser ouvida imediatamente.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Seguindo a ordem de inscrição, passo a palavra ao nobre Deputado Edson Santos, do PT do Rio de Janeiro.

O SR. DEPUTADO EDSON SANTOS - Sr. Presidente, acho que, em primeiro lugar, realçando o que foi colocado por vários Deputados, esta Comissão Parlamentar de Inquérito tem de estar preocupada em oferecer à sociedade mecanismos que solucionem o problema da crise no setor aéreo. Esse é o ponto central do nosso trabalho e é o que efetivamente a sociedade está esperando da Câmara Federal quando institui esta Comissão Parlamentar de Inquérito.

Temos de levar em conta alguns fatores. Primeiro, as mudanças que vêm ocorrendo no setor aéreo no Brasil.



Havia várias empresas, Sr. Presidente, Srs. Deputados, que faliram ou foram absorvidas por outras. Hoje, temos 2 empresas que dominam praticamente 90% do mercado de aviação no Brasil. Que implicadores isso tem com esse momento que estamos vivendo?

Fala-se da questão da infra-estrutura aeroportuária no Brasil. Creio que essa infra-estrutura foi a que menos sofreu no período, principalmente na década de 90, onde uma concepção mercadológica dominou a administração pública, onde tivemos sucateamento de vários modais. Quero aqui citar, especificamente, o modal rodoviário, o modal ferroviário e o modal marítimo.

Acho que o setor aeroportuário, até por conta da INFRAERO ter-se mantido enquanto empresa pública, foi o que mais foi preservado durante esse período.

Quero colocar que não podemos fugir de uma questão que inclusive motivou a instituição desta Comissão Parlamentar de Inquérito, que é exatamente o acidente envolvendo o avião da GOL.

Creio e concordo inclusive com o que foi colocado pelo Deputado Fernando Gabeira sobre a análise, do ponto de vista técnico, do que motivou esses acidentes. Existem órgãos públicos e privados interessados em buscar solução para esse problema, resposta para essa situação. Público, do ponto de vista da segurança do sistema de tráfego aéreo no Brasil, e privado do ponto de vista das empresas que foram envolvidas nessa situação.

Aqui, o Relator inclusive situa a convocação de um representante da EMBRAER, o qual gostaria de solicitar que convocássemos um representante da Boeing, que é a fabricante do 737. Essas empresas, inclusive, quando ocorrem acidentes dessa monta, preocupam-se em verificar tecnicamente o que motivou, o que fez com que o avião, mesmo diante do acidente, caísse, buscando com isso evitar que fatos correlatos voltem a acontecer.

Quero fixar que o Relator acerta nesse roteiro, nessa estrutura que oferece para a CPI.

Por fim, queria levantar a questão do marco regulatório. Acho que por conta, inclusive, das mudanças que esse segmento vem experimentando, de redução do número de empresas que operam na área, aumento da demanda, temos o marco regulatório, o código nacional de aviação e as normas regulamentares que foi feito



no período ainda do DAC, quando a sua elaboração ficou por conta do ainda existente Ministério da Aeronáutica.

Acho que devemos nos debruçar, Sr. Presidente, Sr. Relator, se não na revisão total, mas que esta CPI aponte para a revisão desse marco regulatório, no qual fique, em primeiro lugar, fixada a defesa do consumidor.

O Deputado Fernando Gabeira levantou algumas situações em que o consumidor fica efetivamente refém das empresas de aviação aérea.

Eu mesmo, Sr. Presidente, para concluir, sofri, na semana passada, quando fui pegar um avião para o Rio de Janeiro, às 21h30min. E esse avião só ia sair 1 hora da manhã. E foi-me sugerido pela empresa que pegasse um avião que fizesse conexão em São Paulo para chegar até o Rio de Janeiro. Olha, de 9 e meia consegui chegar ao Rio de Janeiro praticamente 1 hora da manhã.

Eu acho que a questão da defesa do consumidor, do cliente, é algo que tem de ser fixado de forma mais explícita no novo marco regulatório para o setor. Que fixem regras também para as concessionárias, dando-lhes segurança para investir no segmento, mas também fixando obrigações para essas concessionárias do ponto de vista do interesse público. E do ponto de vista do Poder Público, que se produza instrumentos de fiscalização eficazes para o setor.

Acho que o Relator acerta na questão do roteiro aqui apresentado. Quero salientar apenas uma questão. Eu acho que a requisição de técnicos para assessorar a Comissão Parlamentar de Inquérito deve ficar a critério do Sr. Relator e do Sr. Presidente, que terão, principalmente o Sr. Relator, a responsabilidade de apresentar um relatório bastante denso e substanciado sobre as questões que afligem hoje a sociedade brasileira.

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

Passando ao próximo Deputado inscrito, Deputado Pepe Vargas, do PT do Rio Grande do Sul.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sras. Deputadas, cidadãos e cidadãs que assistem a esta reunião da CPI, o que a sociedade espera desta CPI é de fato a apuração dos fatos que levaram aquilo que se convencionou chamar de crise do sistema aéreo brasileiro. E a sociedade espera



que ao fim e ao cabo dos trabalhos desta CPI, o Parlamento brasileiro, a Câmara dos Deputados, possa oferecer uma contribuição para todos os que precisam viajar de avião neste País: possam viajar com segurança, possam pegar o seu vôo no horário certo, possam chegar ao seu destino no horário certo. Sabemos todos que, às vezes, as condições climáticas impedem isso, e assim é em todos os países do mundo. Mas no que diz respeito à organização do sistema aéreo brasileiro, essa segurança e essa situação de normalidade, é que as pessoas possam pegar o seu avião na hora certa, chegar ao seu destino na hora combinada e com segurança. É isso que a sociedade espera. Então, o foco da CPI tem que ser esse, na minha opinião.

Portanto, acredito que a proposta que o Relator apresentou aqui contempla esse tipo de foco, sem deixar, na minha opinião, nada de lado ou à margem do processo. E justifico por quê. O que deu visibilidade pública a problemas existentes no sistema de controle aéreo e no sistema de defesa aérea do País foi um acidente. Não preciso dizer aqui porque todos sabem qual o acidente que foi. Então, começar a investigação a partir do acidente em si é absolutamente necessário. Não há como esta CPI começar investigando outras coisas sem investigar isso. A sociedade brasileira espera uma resposta. Afinal de contas, o que aconteceu naquele fatídico dia em que houve o choque de 2 aeronaves? Por que aconteceu? Então, acho que iniciar pelo acidente está correto.

Segundo lugar, a proposta prevê que, após nos debruçarmos sobre a apuração de fatos do acidente em si, entremos naquilo que é o sistema de defesa aérea e de controle do tráfego aéreo. Aí nós vamos ter condições de ver se os equipamentos são ou não obsoletos, nós vamos ter condições de ver se as condições de trabalho daqueles que estão operando nesse sistema estão adequadas — controladores de vôos e outros profissionais que atuam na área —, nós vamos ter condições de apurar essas condições concretas do sistema de defesa aérea e controle do espaço aéreo, que é, inclusive, um sistema *sui generis* no mundo inteiro. Poucos países do mundo adotam a defesa aérea integrada com o controle do tráfego aéreo. Inclusive vamos poder avaliar se essa solução brasileira é adequada ou não. Vamos poder entrar no tema dos equipamentos, dos *softwares*,



dos *hardwares*, do que for. Então, acho que essa questão é absolutamente importante.

Terceira questão, vamos entrar na organização e na regulação do mercado. Vamos poder ver se as empresas que atualmente operam no setor estão em condições de atender à demanda existente no mercado aéreo nacional. Vamos poder ver se essas empresas estão preparadas para prestar informações aos seus usuários. Vamos poder discutir isso à luz do Código de Defesa do Consumidor, e outras questões importantes. Então, acho que também é absolutamente necessário.

Por fim, vamos adentrar no debate da infra-estrutura aeroportuária. Vamos poder ver se os atuais aeroportos estão em condições de atender à demanda de passageiros, se estão em condições de atender ao crescimento dessa demanda e, inclusive, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, tenho certeza de que Deputado algum aqui vai botar pano quente em cima de qualquer coisa. Então, as questões que a Deputada Luciana Genro levanta, na minha opinião, são relevantes, mas vamos ter tempo de examinar isso quando adentrarmos na quarta etapa, lembrando aquilo que a Deputada Solange Amaral colocou. Até senti que o Relator aquiescia com o balançar de cabeça. Não sejamos burocráticos nessas etapas. Não serão etapas rígidas. De repente uma oitiva de alguém, de repente uma informação que recebemos poderá fazer com que nos debrucemos já em algum assunto da etapa seguinte. Mas acho que, em termos de roteiro de trabalho, está bem organizado, e nós devíamos segui-lo.

Queria concluir, Sr. Presidente, dizendo que existe um poema, se não me engano do Peregrino Júnior, que diz o seguinte: *“A pressa não apressa a história. Melhor do que a pressa é a disciplina na multidão”*. Nós temos que nos disciplinar para investigar a fundo e não deixar nada sem resposta. Tudo terá que ter resposta. Acho que é isso que a sociedade espera.

Do que ouvi de todas as intervenções de todos os colegas, parece-me que esse é o espírito da CPI. Se assim o fizermos, estaremos dando uma grande contribuição à sociedade brasileira e resgatando o princípio que determina a criação de Comissões Parlamentares de Inquérito.

Então, parabéns ao Relator e ao Presidente pela condução dos trabalhos.

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



Com a palavra o próximo orador inscrito Sr. Deputado Miguel Martini, do PHS de Minas Gerais.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, primeiramente, retomo algumas palavras para lembrar ou para pontuar o que a sociedade brasileira espera desta CPI. Acredito que, muito mais do que culpados, a sociedade espera que esta CPI encontre uma solução definitiva para a questão da crise aérea brasileira.

Em segundo lugar, reconheço — a fala é quase comum — que a grande maioria dos Parlamentares que me antecederam pontuaram a complexidade do sistema de tráfego aéreo, que é realmente complexo, que é dotado de uma grande tecnicidade, e falo como especialista do assunto que sou.

Fui controlador de vôo por 17 anos. Conheço o sistema desde que não havia radares para controlarmos, em que perseguíamos as aeronaves. Tive o prazer de ver o avanço que o radar trouxe para o tráfego aéreo. Passei por todas as etapas até me tornar um instrutor que formava controladores de vôo, controladores de radar, depois de ser supervisor, etc.

Sou um dos poucos especialistas nesse campo, por obrigação. Tenho obrigação de conhecer — não faço favor a ninguém — porque exerci por 17 anos. E coloco-me à disposição desta Comissão, do Relator e de quem quer que seja para trazer a contribuição dessa experiência que adquiri ao longo do tempo.

E ouvi aqui do meu nobre amigo, companheiro, em relação, por exemplo, à desmilitarização. Nós temos hoje, se eu não estiver errado, se um país não se multiplicou, cerca de 255 países no mundo todo. Apenas em 3 países o controle é exercido por militares: Brasil, Uruguai e Eritréia. Em nenhum outro país do mundo o controle é exercido por militares, até por uma exigência. E há uma pequena falha aqui quando fala da OACI e depois fala CAO. É ICAO. Quer dizer, é um organismo civil. E o Brasil, por concessão, porque ainda éramos um governo militar, foi concedido a ele, foi feita uma concessão de que o controle aéreo no Brasil fosse exercido por militares. Sabemos que a defesa aérea precisa ser feita por militares, e já é feita, e pode ser perfeitamente realizada e com uma sincronia perfeita também do sistema que funciona. A integração CINDACTA é perfeita: tráfego aéreo e defesa aérea. E aí me permito dizer, Sr. Relator, que gostei, sim, da sua pauta, mas se nós



perdermos muito tempo investigando e procurando culpados, corremos 2 riscos: de perder excessivo tempo, ao passo que já temos pessoas que já estão fazendo isso há mais tempo, e podemos até chegar ao final e não acharmos culpados, pessoas culpadas. Mas que o sistema, de certo modo, contribuiu para que aquele acidente viesse a ocorrer de um dado simples. Se o *transponder*, que é um equipamento do Legacy, que a GOL também tem, todas as aeronaves têm, se ele tivesse ligado, bastava isso, não teria acontecido o acidente, porque as 2 aeronaves possuem um outro equipamento chamado TCAS, que as 2 se separariam por computador, independente dos pilotos. Então, para dizer que esse *transponder* do Legacy não estava ligado... Bastava isso para dizer — depois, teríamos outras questões; não é o momento de colocá-las — por que ele estava naquele nível de vôo. Nós vamos descobrir não que havia culpados, mas que há um modelo que precisa ser revisto. Daí a minha lógica caminha de que nós precisaríamos fazer uma...

Estou gostando desse debate preliminar de hoje — parabéns, Presidente — porque cada um está trazendo, a seu modo, o seu conhecimento, as suas contribuições. E eu acho que esta Casa tem tudo na mão para dar a solução para o sistema de tráfego aéreo brasileiro. Passa necessariamente pela questão pessoal. Hoje nós temos cerca de 1.800 a 2 mil controladores de vôo. Já tivemos 3.500. Esses controladores de vôo, com toda a experiência, treinados, formados, PhD em controle de tráfego aéreo estão no mercado, livres, e podem retornar com perfeitas condições de trabalhar. Pelo menos de 500 a mil nós temos. Agora, para ganhar 1.500 reais, eles preferem ser professor na universidade ou ser fisioterapeuta ou etc. Não exercem outra atividade.

Então, dizer que esta CPI deve, que ela precisa... Não está tão ruim, está boa, mas acho que pode melhorar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Para concluir, Deputado, por favor.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Para concluir, não acho que devêssemos começar pelo acidente da GOL se queremos resolver o problema do sistema de tráfego aéreo. Acho que vai passar por ele, mas não necessariamente começarmos por ele, porque nós corremos o risco de desfocar daquilo que é essencial e que a sociedade espera de nós e que nós temos como resolver. Para



finalizar, digo: passa necessariamente, ou nós não teremos solução, pela desmilitarização, e ela leva, no máximo, 6 meses para ser feita.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pronto, temos agora um *expert* aqui no assunto e poderá contribuir muito não só como Parlamentar, mas com seus conhecimentos na assessoria técnica.

Dando prosseguimento, o próximo orador inscrito é o Sr. Deputado Vic Pires Franco, do PFL do PA.

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Democratas. É porque está escrito PFL. Desculpa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - PFL com muita honra.

Sr. Presidente, se dependesse de mim, eu deixaria o meu tempo para o Deputado Miguel complementar as suas palavras, porque realmente ele vai contribuir e já começou contribuindo de uma forma que eu nunca imaginasse que nós temos uma pessoa com tanto entendimento na área. Parabéns! Com certeza ele vai nos ajudar bastante, nos ensinar bastante.

Quero cumprimentar o Relator pelas propostas, mas principalmente sabendo que as suas propostas não são uma novela, já escritas do primeiro capítulo ao último capítulo, já tudo determinado como vai acabar. Ele abriu espaço para que nós possamos mudar o rumo, tomar um novo rumo como, por exemplo, a fala da Deputada Luciana Genro, que lembrou a nós que aqueles controladores que ficaram amotinados, se eles tiveram essa coragem, eles terão muito mais coragem de vir aqui na Casa e dizer o porquê dessa atitude deles.

E é claro que devemos uma satisfação à sociedade. A imprensa coloca de uma forma um tanto engraçada que essa é uma CPI dos apagados, dos Deputados apagados, novatos. Então, nós temos uma responsabilidade muito maior. Estou aqui no meu quarto mandato, considero-me do baixo clero, mas nós temos que mostrar, então, que esse baixo clero sabe trabalhar, que esse baixo clero vai produzir uma peça importante para a sociedade para que a sociedade possa confiar e voltar a confiar na Câmara. E muito mais importante... É claro que nós temos essa importância, Presidente, de descobrir as causas do acidente. Mas eu fiquei



pensando, neste final de semana, Luciana, o que nós podemos fazer perto do que já está sendo feito para se descobrir essas causas do acidente.

A Boeing, por exemplo, lá nos Estados Unidos, deve estar fazendo um levantamento muito mais criterioso do que nós possamos fazer aqui em 4 meses para que se levante o que aconteceu realmente, e também a própria EMBRAER, os mecanismos internacionais e nacionais. Então, a causa do acidente é importante para a sociedade.

Lembro do acidente, de 1996, com a TAM. Tivemos um acidente ali no Aeroporto de Congonhas, no qual todos os passageiros morreram — cento e tantos passageiros. E não se pediu CPI para que fôssemos investigar os motivos do acidente da TAM.

O acidente da TAM foi lamentável, mas ele serviu para que se descobrisse que uma peça do reversor da turbina estivesse trabalhando de uma forma errada. E daí para frente consertaram em todas as outras aeronaves. Então, com certeza, alguma coisa vai ser feita.

O nosso querido Deputado Miguel falou do *transponder*. Então, o “x” da questão está no *transponder*. Mas eu vou um pouquinho além, Presidente. Vou na situação do Governo. Governar, todo mundo sabe, é prioridade. E eu acho que a prioridade deste Governo para com a INFRAERO foi realmente construir grandes aeroportos, grandes *aeroshoppings*. É o que vemos.

O aeroporto de Congonhas — eu vim de São Paulo ontem — é de Primeiro Mundo. Sentimos que estamos em um aeroporto de Primeiro Mundo. Mas eu vejo no *Jornal Nacional* a imagem do funcionário da INFRAERO ou do DAC, seja lá de onde for, com uma régua medindo quanto tem de água na pista para saber se uma aeronave pode descer. Então, a prioridade do Governo foi justamente essa: vamos fazer verdadeiros aeroportos luxuosos, *aeroshoppings*, e vamos deixar as outras prioridades para depois.

Não sei. Eu não estou afirmando nada. Nós temos é que resolver e ver os equipamentos dos controladores de vôo: os tipos de equipamentos, se o Governo investiu — não é este Governo, são todos os governos —, se foram feitos investimentos pedidos pela Aeronáutica, se esses investimentos foram feitos na totalidade. Porque pelo o que eu vi e pelo o que tenho andado pelo Brasil afora, não



se mediu esforços neste Governo para se fazer e se construir grandes aeroportos, aeroportos magníficos, de Primeiro Mundo, de acabamentos que não vemos nos melhores aeroportos do mundo. Mas continuamos a ver uma pista alagada, onde um avião não pode descer; continuamos a ver os mesmos problemas.

Eu acho que é, sim, esse tipo de satisfação que temos de dar à sociedade.

Quero parabenizar o Relator, mas deixo essa contribuição. Que isso fique aberto para que possamos ver se essas prioridades do Governo foram realmente verdadeiras.

Essa a minha manifestação.

Mais uma vez, parabenizo o nosso Presidente, Deputado Marcelo Castro, pelo desenrolar dos trabalhos da Comissão.

Por favor, Presidente, não feche questão no “pela ordem”, porque, às vezes, pela ordem é pela ordem mesmo, não é simplesmente para falar mais um pouquinho não.

Muito obrigado, Presidente.

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

Vamos ao próximo orador inscrito, Sr. Deputado Ivan Valente, do PSOL de São Paulo.

Tem V.Exa. a palavra.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, Sr. Relator, espero — passou tanto tempo e foram tantas inscrições — que V.Exa. não se esqueça de responder à questão de esclarecimento que enviei à Mesa, no começo desta sessão, a respeito da relação estabelecida nas matérias de hoje, no jornal, sobre a autorização de qualquer autoridade militar, ou cidadão fardado, vir depor aqui, porque acho que isso envolve uma questão de autonomia da CPI, e temos o dever de garantir aquilo que está na Constituição e na capacidade de convocação das nossas Comissões, que é solicitar depoimento de qualquer autoridade ou cidadão brasileiro. Então, que isso não tenha nenhuma interferência, porque, da forma como apareceu nos jornais, em algumas declarações, a impressão que passa é de que haverá um crivo, uma triagem. Então, só virá depor quem for autorizado pelas autoridades da Aeronáutica.



Bem, a segunda questão que eu queria colocar, Sr. Presidente, é a seguinte: acho que foi importante o Relator ter colocado uma proposta de trabalho e submeter ao crivo da Comissão, para termos uma agenda garantida, inclusive acordada de preferência. Mas eu queria fazer algumas considerações sobre a proposta, e a primeira delas é a seguinte: eu inverteria, Sr. Relator, a ordem da seqüência que V.Exa. estabeleceu como roteiro de trabalho. Vou explicar por quê. Eu entendo que o acidente do avião da GOL não é uma fatalidade exatamente. Há uma sucessão de erros com que o colapso do sistema de controle do tráfego aéreo brasileiro contribuiu. É só verificar. Hoje mesmo há a tradução nos jornais, a degravação do diálogo dos pilotos do Legacy. Mas é uma somatória de questões. O que queremos na CPI e o está comprovado, não só pelo acidente da GOL, não só, mas é uma questão que vem desde 1996 detectada com as audiências públicas do acidente da TAM, nesta Casa, nas atas da Comissão de Defesa do Consumidor, que já existia, sim, uma falta de planejamento e um rumo para um colapso se não fossem tomadas as medidas necessárias para se garantir o que se chama, Sr. Presidente, Sr. Relator, de gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo. E existiu iniciativa nessa direção. Ninguém ventilou isso ainda, mas foi previsto, foi autorizado dentro dos órgãos competentes e não foi viabilizado em 8 anos. Inclusive o sistema chamado, na sigla em inglês, ATFM. Não foi viabilizado. Quero já dizer a V.Exa. que vou entrar com alguns requerimentos, esta semana, e convocações para esclarecer esta questão. Não foi viabilizado. Ou seja, não houve previsibilidade, não houve planejamento estratégico, e certamente é necessário que o Estado assuma suas responsabilidades, e os responsáveis também. Aí, sim, podemos passar para o acidente da GOL. Porque o acidente da GOL, o que discutimos nesses últimos 7 meses, desde o dia 29 de setembro, não é pouca coisa: o que já se ventilou, o que a imprensa já fuçou, o que a Polícia Federal já colocou, o que os órgãos de controle interno da Aeronáutica já expuseram, etc. Aqui temos de trabalhar no sentido de 2 coisas: segurança, primeiro, e conforto de todos os usuários.

Se chegarmos a uma conclusão, estaremos esclarecendo o acidente da GOL. Não o fato último, gerador, mas o colapso do sistema.

Então, peço a V.Exa. que invertamos o primeiro ponto e, depois, o segundo e não o terceiro, organização e regulação do mercado, mas o quarto, INFRAERO.



Primeiro, infra-estrutura aeroportuária. Por quê? Exatamente porque o sistema de segurança não se dá só no ar. Ele se dá em terra também. Então, a segurança de uma aeronave também tem a ver não só com o sistema quando ele está voando, mas dentro do aeroporto, com a pista do aeroporto.

Por exemplo, para explicar, Relator, como o Aeroporto de Congonhas sofreu uma enorme expansão por causa do fluxo de passageiros e não se deu conta de que uma das pistas tinha entrado em colapso, na prática, com qualquer problema de chuva — o maior aeroporto do País, responsável por 18% do tráfego aéreo nacional e que faz as maiores conexões nacionais. Então, é evidente. Temos de trabalhar juntos, porque isso também é um problema de segurança e de conforto de vôo, que é a meta da investigação que queremos chegar. Aí, certamente, se aparecerem — e podem aparecer e certamente vão aparecer — questões que mostram falta de prioridade inclusive. Mas posso dizer que entram questões de superfaturamento etc., e a CPI tem que investigá-las também. Então, eu proporia isso.

E proporia mais: acho que — por causa dessas questões e porque o tema de alguma forma foi bastante explorado não só antes com o relatório da Comissão Externa, mas também este ano com vários depoimentos de autoridades nesta Casa etc. — tínhamos de fazer uma triagem de depoimentos, para que não se tornem repetitivos, para que não se tornem formais. Acho que a CPI tem que evitar a formalidade, a pura formalidade. E o Ministro da Aeronáutica...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Ivan Valente, para concluir, por favor.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Já vou concluir. Um minuto. Eu queria dizer o seguinte: a formalidade não nos interessa.

O pedido que eu faço ao Relator e à Comissão é que tenhamos a necessária flexibilidade para inverter ou para determinar prioridades tanto na ordem dos requerimentos de informação quanto na ordem dos depoimentos, que ganham importância política para o esclarecimento dos fatos.

Cumprimento o Sr. Relator pelo trabalho que teve de organizar e de tentar, digamos, dar uma seqüência mais natural e peço-lhe que atente para essas questões que colocamos.

Obrigado, Sr. Presidente.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, se o senhor permite a este Relator...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com todo o prazer.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu queria pedir 5 minutos de intervalo, porque o Relator precisa sair para dar um telefonema e deve ter mais pessoas ... Como eu quero assistir e escutar todas as intervenções dos Srs. Deputados, que nós pudéssemos dar 5 minutos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Está suspensa a reunião por 5 minutos, atendendo à solicitação do Relator.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Quantos faltam, Sr. Presidente?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, acho melhor ter um tempo um pouco maior para permitir a quem queira fazer um lanche. Talvez uns 30 minutos.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Quantos faltam?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ainda faltam 7.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Faltam 7 só. Vamos ser razoáveis.

(A reunião é suspensa.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos reiniciar os trabalhos.

Concedo a palavra ao próximo orador inscrito, Sr. Deputado Eduardo Valverde, do PT de Rondônia.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sr. Presidente, eu até gostaria que esta Casa tivesse também uma preocupação com os usuários dos transportes coletivos urbanos, trens, vans, metrô, até para que o transporte de massa tivesse uma atenção de todos de maneira articulada, de maneira integrada. Como estamos nos debruçando na questão do transporte aéreo, notadamente naquilo que se diz referente ao acidente de 2 aviões comerciais, reconheço que o acúmulo de informações já tidas por este Parlamento, à luz das investigações feitas pelo TCU, à luz das investigações feitas pela Polícia Federal e pelo próprio Parlamento, que foi a Comissão Externa, nos reúne dados e elementos para trabalhar nesses 120 dias. Não creio que a nossa missão seja para buscar culpados. Até porque para isso já



existem os órgãos da República que têm essa missão de buscar culpados pelo acidente, e, sim, investigar a estrutura aeroportuária brasileira, se de fato esse acidente foi um fato isolado ou ele é sinérgico, está dentro de uma estrutura que tem falhas.

Então, a essa investigação temos que nos debruçar, passando por cima de interesses que vão desde aqueles, tanto da direita quanto da esquerda, que querem privatizar a INFRAERO, com seu discurso que tenta desgastar uma empresa pública, àqueles que querem muitas vezes expressar opiniões de fabricante de equipamentos, ou de empresas de aviação que querem dominar mercado e tentam fazer da CPI um instrumento de embate. Como esta CPI está acima disso, é um instrumento do Parlamento brasileiro, eu gostaria de sugerir ao ilustre Relator: em algum momento dessa trajetória, 120 dias, não vi contemplado nas 4 fases da propostas — concordo com elas, acho importantes essas 4 fases.

Vamos começar pelo acidente para ver se não é algo isolado, se ele é em face de uma estrutura que tem problemas. Passando para analisar essa estrutura. Depois, há itens dessa estrutura, como a regulação de mercado, e, por fim, a conclusão final. No tocante ao papel mais consentâneo com a nossa realidade de Parlamentar, que é modernizar a legislação. Nosso código aeronáutico é de 1986, muito antes do Código do Consumidor. Temos de sair daqui com uma ação propositiva de modernizar a nossa legislação de proteção ao usuário. Nosso código é anterior ao Código do Consumidor. Creio que numa fase desse encaminhamento, temos que possivelmente, como sugestão, construir um grupo de trabalho para apresentar uma sugestão articulada de modernização da nossa legislação, de tal forma que possamos, dentro do relatório final, apresentar essa sugestão de alteração do nosso código aeronáutico ou outra legislação correlata à Casa, como contribuição dos Parlamentares que compõem esta Comissão, que têm a sua isenção de buscar resolver corretamente o problema, que, se for pelo discurso que aqui ouvi, é de proteger o usuário do transporte aéreo.

Então, que proteção estaremos dando a eles, através de uma legislação de proteção que ora parte dela está no Código de Defesa do Consumidor e ora precisa ser construída, considerando que o nosso Código Aeronáutico é de 1986, dentro de uma outra realidade. O transporte aéreo se modernizou, se complexou, é de uma



complexidade muito grande. É necessário que venhamos legislar sob esse contexto. Por essa razão, sugiro ao Relator que tente encaixar em alguma fase desse processo esse novo trabalho com autonomia muito restrita, certo? Porque sei da dificuldade que foi isso no passado.

No tocante a auxiliares, ao convite de técnicos, como membro de 2 CPIs do passado, vi muito técnico que chega aqui e torna-se político. Em vez de expressar uma opinião técnica, expressa uma opinião pessoal à luz do interesse de “a” e de “b”. Então, quero fazer uma restrição a essa enxurrada de requerimento, a convite de técnicos, para que o tirocínio do Relator possa extrair aquilo que é razoável, necessário para instrumentalizar tanto o Relator quanto o Presidente, para que uma verdadeira visão técnica seja, de fato, extraída de todos os elementos, de todos os documentos a que esta Comissão vai ter acesso.

São essas as considerações que faço.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem, Deputado. V.Exa. manteve-se dentro do tempo.

Em seguida ouviremos o próximo orador inscrito: Deputado Efraim Filho, Democratas-PB.

Com a palavra V.Exa.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Meu caro Presidente, Relator Marco Maia, primeiro parabenizo-o pelo trabalho. Pelo menos, a CPI começa com organização. Organizada a proposta de trabalho, claro, com aqui e ali algumas reivindicações, mas ela traça uma minuta e um esqueleto bastante apropriados para o que se pretende trabalhar nesse momento.

Apenas uma ausência bastante sentida, do meu ponto de vista, mas também já tratada aqui, inclusive pelas palavras do Deputado Eduardo Valverde, é a questão da relação do consumidor. Preocupamo-nos muito com a questão da infra-estrutura aeroportuária, nos preocupamos muito com a questão dos controladores, da situação deles, mas com o consumidor, pouco. Na verdade, nós sofremos abusos, não como Parlamentares, mas creio que nós todos experimentamos os abusos, as humilhações, o menosprezo como consumidores e, mais do que consumidores, como cidadãos brasileiros.



Até na condição particular que me atrai muito o tema, na minha formação jurídica, com pós-graduação, especialização em Direito do Consumidor, acho que esse deve ser um norte também balizador das nossas ações e das nossas atuações. Inclusive entraremos com requerimento junto a assessoria para que, junto à Assessoria Técnica do Tribunal de Contas da União, da Controladoria, do Ministério Público, da Polícia Federal, de tudo que se falou, também um órgão de defesa do consumidor de representatividade nacional, para que possa ajudar no balizamento das nossas ações. Também dentro desse ponto, meu caro Relator, dizer que a comparação que se fizer a esta CPI com outras CPIs do passado, independentemente do seu foco ou do seu resultado, temos uma divergência muito grande. O mensalão, os correios e os bingos partiram de conjecturas, investigações, elementos e indícios para se provar um fato. Juízo de valor, se foi provado ou não, cada um tem o seu. Nós partimos do inverso. Temos já um fato. Partimos de um fato público e notório. Em Direito sabemos que o fato público e notório é até mais forte do que o fato concreto porque prescinde de prova.

Então, esta CPI começa bem, diferente do que muitos falam que começa natimorta. Não. Ela começa mais viva do que nunca, porque começa de um fato público e notório, hoje reconhecido, já que em vários momentos do passado — esperemos que o passado fique no passado sem esquecer as lições que nos oferece — foi dito pelo Governo e pelos órgãos governamentais que não existia crise, que o acidente da Gol foi uma fatalidade. Hoje já se tem uma consciência pelo menos coletiva aqui de que não, de que há problemas e de que iremos buscar as soluções. Esse pormenor já nos dá uma diferenciação muito grande da CPI do Apagão Aéreo, porque nascemos de um fato concreto e vamos buscar, agora sim, os fundamentos e os fatos que provocaram esse fato.

Essa conclusão é lógica: existiu falha na prestação dos serviços em segurança dos vôos. Se existiu falha na prestação dos serviços em segurança dos vôos, outra conclusão é lógica: existiu culpabilidade ou então foi caso fortuito ou força maior. E como aqui todos acreditam que não foi caso fortuito ou força maior, logicamente existiu o item da culpabilidade. Se existiu culpa, temos de saber de quem foi. Dos órgãos governamentais? Das empresas prestadoras de serviço? Falha de planejamento e gestão? A culpa existe. Caberá à investigação encontrar os



culpados. E encontrar os culpados não significa necessariamente destituir governos ou coisas desse tipo, mas buscar realmente quais as falhas e, diante das falhas, buscar as soluções.

Então, finalizo e concluo o meu pronunciamento, Sr. Presidente, dizendo que se a CPI do Apagão, muita gente dizia que nascia natimorta, não. Ela nasce bastante concreta, de um fato concreto e já provado. Cabe à sua Presidência, ao Relator e ao trabalho nosso coletivo buscar os fatos e fundamentos. Se há crise, pressupõem-se culpados. Pressupondo-se culpados, os fatos e fundamentos serão buscados.

O que temos de buscar é porque a prioridade do Governo foi invertida. Temos hoje um verdadeiro *photoshopping*. Os aeroportos passam por um sistema de *photoshopping*: bonito por fora, mas o que vem por trás do véu realmente é humilhação a que os consumidores são estabelecidos, são balizados.

Fica a palavra e a vontade de contribuir dentro do possível.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Seguindo a ordem dos inscritos, passo a palavra ao nobre Deputado Gustavo Fruet, do PSDB-PR.

Com a palavra V.Exa.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, Sr. Relator, inicialmente, boa sorte e bom trabalho. Esta CPI é diferente das anteriores. É uma CPI muito mais técnica do que as anteriores. É uma CPI que tem uma expectativa para evitar a saturação dos seus procedimentos, mas o desafio de apresentar resultados, apresentar soluções para as denúncias que a justificaram na sua implantação.

Portanto, da nossa parte, o objetivo de colaborar com o trabalho. E a grande preocupação é evitar que a CPI se esfrie pela desqualificação. Talvez seja uma CPI que não tenha momentos de tanta visibilidade como ocorreu em CPIs recentes, mas é uma CPI que, se tiver um resultado efetivo, demonstrará a importância da sua utilização, o seu instrumento e a qualidade no trabalho apresentado por esta Câmara, no início da Legislatura. Isso vai exigir muita firmeza do nosso Presidente e muita firmeza do nosso Relator. Daí o desejo de colaborar e desejar também boa sorte.

A intervenção é em duas frentes: forma e conteúdo. Quanto à forma, objetivamente, Presidente, pede-se que se possa credenciar assessores para ter



acesso aos documentos. É evidente que não sejam os documentos de sigilo, até porque, ao que parece, boa parte dos documentos não estará sob a chancela de documentos sigilosos, pelo menos nos primeiros requerimentos não há indicação desta natureza.

Segundo, a definição de como se darão os depoimentos, se serão uma vez só ou durante uma semana ou se poderão, e é claro e a critério do Relator, que é quem comanda esse trabalho de investigação, desdobrado em Subcomissões para dar agilidade.

A terceira questão, como se darão as inscrições em relação aos titulares, suplentes, não membros da Comissão, se haverá limitação de tempo ou não.

E o quarto ponto, a solicitação de assessoria, em especial a assessoria do TCU e a assessoria orçamentária da Câmara dos Deputados.

E quanto ao conteúdo, Presidente e Relator, duas observações. Primeira, de concordância, na sugestão apresentada pelo Relator — é importante também ressaltar que não se trata de votação de um cronograma e muito menos de um cronograma como algo vinculante, por isso que é uma CPI, uma investigação; ela procura, através dos dados e das informações, ter desdobramentos —, com duas frentes apresentadas, com relação ao acidente da Gol e à análise da infra-estrutura e a relação das diferentes empresas, frentes e autoridades que compõem o sistema de tráfego aéreo. É evidente que, aqui, como pontos de vista para serem ou não objetos de crítica, se apontar a existência ou não da ineficiência ou eficiência de gestão e a existência ou não de harmonia com relação ao funcionamento dos diferentes órgãos.

Então, nesse sentido, eu até agradeço a menção do Relator, incorporo uma sugestão muito objetiva apresentada no sentido de também indicar sintonia com relação a esses pontos para se entender o sistema. Sempre é bom lembrar que não é a CPI que vai apontar os culpados. Não é a CPI que vai dar sentença com relação a responsabilidades. Mas será um mérito se, durante o trabalho da CPI, nós tivermos a conclusão dos inquéritos ou pelo menos o inquérito da Força Aérea Brasileira.



Eu lembro que após 1 ano da CPI dos Correios, com toda a expectativa que se criou, nós não tivemos a conclusão de nenhum procedimento aberto a partir da CPI.

A CPI galvaniza, a CPI gera uma dinâmica e é uma oportunidade. E, Relator, no sentido positivo da CPI, ela ajuda a ter essas respostas. Nós não vamos, aqui, discutir a responsabilidade do acidente, mas nós podemos saber em que fase estão as investigações, se há disposição para conclusão. E será uma vitória se, durante a CPI — não por imposição da CPI —, houver algumas respostas ou alguns resultados.

Mas, nesse sentido, poder-se-ia colocar já no requerimento a ser votado, provavelmente amanhã, além dos requerimentos apresentados pelo Relator, a solicitação, e aqui em caráter mais abrangente, ao Tribunal de Contas da União, de todas as informações referentes ao setor, porque no relatório, na sugestão consta relatório do TCU relativo ao acidente. É possível que o TCU não tenha o relatório específico do acidente, mas, sim, sobre o sistema de tráfego aéreo ou empresas que compõem o sistema.

E o segundo ponto, também objetivando entender a questão da infraestrutura, já poder-se-ia pedir à Comissão de Orçamento da Câmara dos Deputados ou à assessoria, uma análise orçamentária com relação aos investimentos, notadamente no ano de 2006. Reforçar o pedido do Deputado Macris de um documento — é isso que eu queria constar — elaborado na época por coordenação do Ministro José Viegas sobre as diretrizes da Política Nacional de Aviação Civil.

E aqui, Relator, pode-se ter um capítulo, ao final do relatório, com relação a diferentes sugestões, que ao longo desse período já foram apresentadas, algumas implementadas e outras não implementadas. Então, um capítulo que reforce essas sugestões, e até reforce ou aponte o porquê que muitas delas não foram implementadas.

O terceiro ponto, e aqui também no sentido positivo de divergência, é uma terceira frente que queremos propor. Vamos apresentar alguns requerimentos ainda hoje. É evidente que não significa que tenham que ser votados amanhã, mas servirá para a reflexão do nosso Relator. É preciso que se investiguem as denúncias existentes. Não se trata de especificar, fazer pré-julgamento; com muita



responsabilidade, é preciso ter acesso às informações, para, em função disso, verificar se há ou não necessidade de desdobramentos nessas investigações.

Então, solicito, nesses requerimentos, à Controladoria-Geral da União, ao Tribunal de Contas da União, ao Ministério Público da União e ao Ministério Público que atua junto ao Superior Tribunal Militar, informações relativas aos procedimentos existentes referentes ao sistema de tráfego aéreo.

Falo com muita acuidade. Não se trata de fazer um pré-julgamento e, muito menos, trazer desde já alguma denúncia relativa à INFRAERO, mas, de forma genérica, verificar se existem investigações, em que fase estão. Sempre lembrando que às vezes há o erro de visão de que a CPI tem uma variável só criminal, de que a CPI tem que condenar alguém. Não é o nosso papel. O papel de inquérito é levantar a investigação. Então, na medida do possível, ter acesso a esses dados.

E, para facilitar, Presidente, como última sugestão, se possível, a V.Exa. e ao Relator: marcar já uma audiência, ou fazer contato com os Presidentes, ou com as entidades, em especial o TCU, a CGU, o Ministério Público, a Polícia Federal e o Ministério Público, junto ao STM, para que haja agilidade no envio dessas informações. E aquelas que eventualmente forem objeto de sigilo, que venham com essa marca, para que, evidentemente, se tenha todo o cuidado no acesso a esse material.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Muito obrigado, Deputado . Vamos ao próximo inscrito, Deputado José Carlos Araújo. *(Pausa.)* Ausente. Com a palavra o Deputado André Vargas, PT-PR.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Sr. Presidente, Sr. Relator, analisando todo o debate aqui ocorrido, o fato é que temos um roteiro predeterminado, que é o requerimento, por parte dos Deputados Macris e Otavio Leite, e, dentro desse requerimento, aquilo que os Deputados pretendiam investigar. O roteiro está perfeitamente adequado, equilibrado, e vai ao foco.

É claro que uma CPI tem toda uma dinâmica. As forças políticas se organizam e atuam dentro dos seus objetivos. Tais objetivos nem sempre estão traduzidos apenas no requerimento, às vezes se traduzem de forma subliminar, não-objetiva.



Portanto, é fundamental que, ao mesmo tempo em que nos dediquemos à investigação de toda e qualquer irregularidade havida em relação ao assunto, que não nos desviemos do foco.

Outra questão fundamental: que não promovamos aqui verdadeiras sessões de tortura, em que pessoas que aqui venham acusem, de forma leviana, sem o acusado estar presente, ou sem a possibilidade de defesa.

Vi aqui a citação de uma reportagem da *ISTOÉ*. Sou Deputado do PT do Paraná. Entendo que o ideal seria que nós nos debruçássemos sobre o foco. E se, eventualmente, houver outra CPI para investigar outras irregularidades que tenham relação, mas que seja fruto de relatórios outros, que se faça, porque aí se tem um objeto. Já que o Supremo determinou a instalação desta CPI, e, na determinação, também trata do foco e o reafirma, que nós não revivamos aquelas sessões de tortura, de ataques livres, de golpes baixos que tivemos em outras CPIs. Aliás, houve CPI aqui — refiro-me à CPI dos Bingos; eu não era Deputado Federal — em que se investigou de tudo, menos bingo. Agora, uma operação da Polícia Federal apreendeu objetos e prendeu gente importante, Presidentes de Tribunais, promotores, procuradores, policiais federais, bicheiros e contraventores contumazes, conhecidos e reconhecidos, que nunca foram citados na referida CPI.

Então, Sr. Presidente, com a humildade daquele que começa o seu mandato com essa tarefa, que o meu partido me delegou e que vou exercê-la com determinação, com humildade, é importante, como cidadãos que acompanham o nosso mandato, que não repitamos aqueles espetáculos, que também os depoimentos, Sr. Presidente, Sr. Relator, não tenham duração indeterminada, que as pessoas vêm aqui e ficam aqui 8 horas, 12 horas, 15 horas ouvindo e reouvindo perguntas que já foram repetidas. Que se tenha procedimentos muito claros em relação a isso, exatamente para que aqueles objetivos, que são legítimos, da luta política, que existe e que é legítima, é da democracia, mas que tem que ser mantido em determinado nível, um determinado padrão, padrão parlamentar, padrão do decoro parlamentar, e que não venhamos a repetir aquelas sessões.

Então, Sr. Presidente, apoiamos o roteiro, acredito muito no trabalho focado, equilibrado, para que cheguemos a um bom relatório. O roteiro está adequado àquilo que se quer.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o nobre Deputado Carlos Sampaio, PSDB-SP.

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Sr. Presidente, Sr. Relator, nobres colegas, eu inicio minha fala cumprimentando o Relator pelo roteiro.

Em verdade, acho que muitos estavam numa expectativa negativa de que essa questão fosse girar em torno de base e de oposição, e o Relator, ao propor o presente roteiro, deixou claro que o que está em jogo é a sociedade, os seus interesses e não uma discussão de base e de situação.

Quero cumprimentá-lo e dizer que concordo com o roteiro, obviamente com as sugestões, que eu acho que só vieram a acrescentar, feitas pelo Deputado Macris.

Com relação à sugestão, Deputado Macris e Deputado Gustavo Fruet, especificamente com relação à sugestão feita pelo Deputado Macris, eu queria reiterar a V.Exa. o que já disse: o relatório do TCU foi elaborado por técnicos oriundos tanto da Aeronáutica como do serviço específico de Controladoria. Então, eu penso que esses técnicos que foram lá, utilizados para a elaboração do relatório, poderiam compor, dentro da linha colocada pelo Deputado Gustavo Fruet, quanto à forma, esse corpo técnico de auxílio à relatoria de V.Exa.

Em terceiro lugar, desejo dizer que recebi com grata satisfação a sugestão feita pelo Deputado Gabeira. Acho que ele tocou num ponto crucial, que é a idéia de irmos respondendo, concomitantemente às investigações desta CPMI, à sociedade brasileira, com questões que com um pouco de boa vontade certamente poderíamos dirimir muitos dos sofrimentos, indignações, aflições e até mesmo inconformismo para com o caos aéreo.

Eu sugeriria a V.Exa., com aquiescência do Presidente, nobre Relator, que, se entendesse por bem, formasse uma Comissão — e a minha sugestão é Comissão de 2 ou 3 membros, não importa — presidida pelo Deputado Gabeira, a fim de que essas respostas imediatas, no que tange, particularmente, a que painéis pudessem prestar essas informações àqueles que se encontram aflitos nos aeroportos, fosse montada para que andasse conjuntamente, subsidiando V.Exa.

Uma quarta questão que me chamou a atenção foi objeto da fala do Deputado Ivan Valente. Entendi a aflição dele quando, reportando-se ao Presidente, disse que



a Aeronáutica, através do seu Comando, autorizaria ou não a vinda de controladores ou de pessoas que estão efetivamente ligadas à Aeronáutica.

Esta CPMI, como qualquer outra, tem poderes judiciais. E, portanto, quando o Presidente convoca, ele convoca sob pena de aquele que não vier cometer o crime de desobediência. Portanto, nenhum Comandante da Aeronáutica tem prerrogativa ou poder para impedir a vinda de quem quer que seja a esta CPMI. O que acontece é uma questão hierárquica. Em casos como o da Aeronáutica, enfim, do Exército, da Marinha, comunica-se o Comandante, para que ele diga ao que vai ser ouvido o dia e a hora que foram sugeridos pelo Presidente, e não por ele, Comandante. Então, acho que houve certa confusão, mas me parece que é tão cristalino esse poder da CPMI que certamente o Comandante da Aeronáutica, quando falou que terá toda boa vontade, foi no sentido de agilizar todas as questões solicitadas, mas não no sentido de impedir ou não, porque ele sequer tem essa competência perante os trabalhos da CPMI.

Em quinto lugar, uma ponderação feita com relação à fala do Deputado André Vargas. Acho que ele está coberto de razão. O Deputado Biscaia, quando presidiu a CPI das Ambulâncias, deu uma demonstração inequívoca de como se pode conduzir uma CPMI sem afrontas a direitos fundamentais, sem testemunhos de 12 horas e, mais do que isso, respeitando-se a dignidade do ser humano. Em momento algum houve afronta a qualquer dos direitos do réu ou das testemunhas. Todos foram respeitados e tratados com civilidade. Muitos se arvoram do poder de dizer que, como Deputado de uma CPI, têm poderes de juiz. É fato. Mas tenha também a postura de um Magistrado. E, às vezes, o que presenciávamos em CPI, era, o que disse o Deputado André Vargas, um achincalhe público, uma tortura incomensurável, e que, na CPI das Ambulâncias, eu digo, foi devidamente defenestrado esse *modus operandi* pelo então Deputado Biscaia.

Por fim, aqui, ainda há um sexto e último ponto. Fui indagado por um jornalista, que me fez essa indagação com relação à oitiva do astronauta. E aí confesso aqui o meu erro: falar sobre um tema de que não se está devidamente informado. Eu estava licenciado por conta de uma cirurgia que fiz no joelho, e, quando eu fui indagado — não tinha dimensão e nem sabia o porquê da vinda dele



—, respondi de uma forma jocosa e, evidentemente, por ter respondido sem estar inteirado do assunto, equivoquei-me.

Quero pedir publicamente aqui desculpas ao Deputado Geraldo, porque a convocação do astronauta não é pela sua condição de astronauta, é porque além de ser controlador, além de ter feito o curso e ser piloto da Aeronáutica, ele efetivamente sofreu também, foi vitimizado com essa questão do caos aéreo. Então, tinha uma razão de ser. Então, eu queria publicamente aqui me redimir e dizer que tem uma razão para esse a oitiva. Peço desculpas, portanto, ao Deputado Geraldo.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O último orador inscrito, o Deputado Sabino Castelo Branco, do PTB-AM.

O SR. DEPUTADO SABINO CASTELO BRANCO - Sr. Presidente, Sr. Relator, Srs. Deputados, Sras. Deputadas, quero aqui começar falando, primeiro, que hoje o povo brasileiro, que espera dessa CPI, quer uma resposta de imediato, não agüenta mais as humilhações nos aeroportos do nosso Brasil.

Quero dizer aqui que a ANAC, que é uma empresa que poderia fiscalizar, hoje é submissa às empresas aéreas. Eu sou testemunha disso.

Estive agora em Porto Alegre e vi o caso de um problema que houve numa empresa, e foram até à ANAC. A senhora que estava representando a ANAC tremia, sequer se levantou da cadeira para ir até a empresa. Eu estava presente quando ela pediu para que fosse até a Polícia Federal, para a Polícia Federal resolver o problema. Hoje, quem é que pode punir essas empresas que fazem o que querem com o povo brasileiro? Humilham todo mundo, até autoridades desta Casa são humilhadas nos aeroportos. Os funcionários das empresas falam e viram as costas, vão embora e deixam o povo lá à mercê da própria sorte.

O povo brasileiro quer saber o que esta CPI vai fazer para melhorar esse problema de se passar 7 ou 8 horas no aeroporto e ninguém tomar providências. E continua a mesma coisa acontecendo, Sr. Relator, nos aeroportos dos nossos Estados.

No acidente da Gol, morreu uma família inteira do meu Estado, que saía de Manaus. Essas pessoas foram condenadas. Essas, sim, porque morreram e foram condenadas para o resto da vida, além das famílias. O pai de uma das pessoas que



morreram, um empresário bem-sucedido do meu Estado, acabou-se, não sai de uma cadeira, olhando todo o tempo para o céu, porque sabe que a filha, o neto, o genro e a funcionária não voltarão mais. E eu pergunto: quem foi punido, Sr. Presidente? No da TAM, quem foi punido? Punido é quem morre. Nós estamos à mercê. Quando entramos num avião, não sabemos o que acontece, o que pode acontecer.

O que mais me revolta, o que mais me deixa chateado é quando se chega ao aeroporto, em qualquer aeroporto do Brasil, as pessoas, os funcionários dessas empresas tratam os passageiros como se estivessem pedindo um favor, como se fosse ali uma obrigação. Eu pergunto o que a ANAC faz. Tem que chamar a Polícia Federal para resolver um problema que era da ANAC. Como o Deputado Efraim citou, se tem problemas governamentais nos aeroportos que não estão sendo fiscalizados ou alguma coisa, eu pergunto: qual foi a empresa que disse um dia, qual a empresa que levantou essa questão dizendo que tem problemas nos aeroportos porque os órgãos governamentais não estavam fiscalizando? Nenhuma. Todas ficam caladas, como se nada estivesse acontecendo, e ninguém sabe quem é o responsável pelo que está acontecendo. Vai para a empresa e a empresa diz que não é ela; vai para a ANAC e a ANAC diz que não sabe, o Governo não sabe. E quem é o responsável? Quem vai pagar é o povo brasileiros. Quem paga são os passageiros que são humilhados todos os dias nos aeroportos.

Eu estou aqui, Sr. Presidente, pelo PTB, para contribuir com esta CPI, contribuir de uma forma que possamos dar uma resposta de imediato ao povo brasileiro. Do povo brasileiro, Sr. Relator, muitos não sabem quantos foram os gastos nos aeroportos. Não querem saber as fortunas ou desvios, se vamos nos aprofundar nisso. Querem saber de chegar ao aeroporto, quem pagou a sua passagem, de embarcar no horário certo. Quando não embarcar, que a companhia se responsabilize, e quem tem a responsabilidade trate o passageiro como tem de ser tratado.

Vou esperar o momento certo para que os donos das empresas ou os responsáveis venham a esta Casa para explicar se estão acima da lei.

Era só isso, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Finalmente, chegamos à exaustão da lista; falaram 25 Srs. Parlamentares. Lembro que a Comissão é



composta de 24 membros titulares e 24 membros suplentes. Então, neste primeiro dia, acho que era intenção mesmo da Presidência dar oportunidade a todos que estavam aqui para se manifestar, dar o seu ponto de vista e contribuir para os trabalhos do Relator.

Então, vou, em seguida, passar a palavra ao Relator, para que possa tecer considerações sobre as sugestões que foram dadas hoje aqui e depois retomo a palavra para encerrar a sessão. E, antes de encerrar, prestarei alguns esclarecimentos e proporei alguns procedimentos em questão de horário, para depois marcar a próxima sessão.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, serei o mais rápido possível.

Primeiro, eu já havia colocado na minha exposição anterior, mas foi levantado por vários Parlamentares, Deputados e Deputadas, e acho que é importante nós termos isso sempre muito claro. O roteiro ora apresentado não tem o intuito de amarrar as discussões e os debates desta CPI. Ele é um roteiro, porque precisamos começar por algum lugar, precisamos iniciar os trabalhos da CPI, precisamos requerer os documentos que são necessários para o nosso trabalho, precisamos, efetivamente, chamar as primeiras pessoas que serão ouvidas, iniciar as primeiras oitivas nesta Casa.

Acho que, apesar dos debates, das reflexões que foram feitas, a maioria das intervenções dão conta de que iniciar pelo acidente da Gol é um bom início e talvez dali possamos trabalhar e avançar para outras investigações que se façam necessárias para entender todo o processo de crise que iniciamos no sistema de tráfego aéreo no País.

Quero deixar claro aqui que a intenção do roteiro não é e nunca foi o de amarrar o trabalho da CPI, ou o trabalho das Sras. e Srs. Deputados. Ao contrário, a intenção é que possamos, a partir dele, ter uma visão mais de curto, médio e longo prazo, daquilo que é a nossa responsabilidade de investigar. E, a partir disso, ir agregando, buscando outras linhas de investigação, que possam inclusive não se ater ou se deter apenas nas investigações que já foram praticadas ou produzidas pelos órgãos que investigaram o processo da crise do acidente do avião da Gol ou da crise do setor aéreo vivida no País.



Então, acho que temos elementos suficientes se iniciarmos o processo de oitivas, com os documentos que traremos para esta Comissão de dar a dimensão que quisermos dar a esta CPI, fruto das investigações que também iremos produzir.

Quero deixar isso bem claro, Sras. Deputadas e Srs. Deputados: que nós, na medida do possível, iremos trabalhar na condução dos trabalhos da CPI, ouvindo, debatendo, discutindo, refletindo, com cada um dos senhores, sobre o teor e o tamanho das investigações que iremos produzir com esta liberdade, a liberdade democrática que temos aqui, nesta CPI, de debater, discutir e deliberar sobre todos os temas que serão abordados.

Olhando um pouco para as questões que aqui foram levantadas, acho que teremos um debate que será produzido amanhã, sobre os requerimentos. Vários requerimentos propostos pelos Srs. e Sras. Deputados foram incorporados ao relatório, à proposta do roteiro. E alguns requerimentos novos, como foi levantado aqui, chegarão à Casa. Acho que teremos um prazo, Sr. Presidente, até a próxima reunião, de 24 horas, que nos permitirá conversar sobre os requerimentos, entrar em consenso, o máximo possível, sobre os primeiros requerimentos que serão votados e aprovados amanhã, e saber quais os requerimentos que não terão acordo e que terão de ser votados aqui por este Plenário da CPI. Então, sei que foram vários requerimentos levantados, alguns que podem inverter inclusive a ordem. Quando falei no início, disse que a ordem que está ali nos requerimentos não é, na minha avaliação, a ordem que se possa iniciar os trabalhos.

É claro que tenho uma posição de que talvez a primeira pessoa que a gente deva escutar aqui seja o Delegado da Polícia Federal do Mato Grosso que conduziu o inquérito, porque ele vai trazer muitas informações preliminares sobre esse inquérito. Mas teremos que votar esse requerimento aqui amanhã. Teremos, acredito, 24 horas para efetivamente negociar, tratar sobre os requerimentos e votar amanhã os de consenso, e levar a debate os em dissensão, para que nesta Comissão também sejam votados e tratados. Inclusive, sobre esse tema dos controladores que foi levantado aqui — se devemos ouvir ou não os controladores antes — devemos fazer um debate até amanhã, conversar um pouco sobre o assunto, o tema e — quem sabe? — termos uma proposta que possa ser encaminhada amanhã.



Apresentei a propostas de ouvir as lideranças de forma alguma com a intenção de não ouvir os controladores em algum momento. Acho que os controladores precisam ser ouvidos. O que nós precisamos saber é qual o controlador ou os controladores que iremos ouvir aqui. Porque são dezenas de controladores que trabalhavam no momento do acidente, que trabalharam depois durante a crise, que produziram a manifestação, aquela do dia 30, enfim. Há uma série de controladores que não teremos, na minha avaliação, condições objetivas de ouvir. E ao ouvir as representações, podemos, inclusive, ter a noção de quais os controladores que precisam ser ouvidos. Acho que temos, aqui, inclusive, de ouvir o contraditório de controladores que participaram das manifestações e dos controladores que não participaram. Isso está sendo expresso inclusive aí nas posições. Isso vale inclusive para o tema da desmilitarização. Nós temos integrantes da categoria que defendem a desmilitarização e nós temos outros que já se posicionaram e que disseram: *“Não, nós achamos que têm que deixar do jeito que está porque esta é a melhor forma de conduzir a organização do sistema de tráfego aéreo.”*

Então, acho que a intenção foi ouvir, primeiro, as lideranças, para, a partir disso, nós podermos — quem sabe? — as melhores opções e oportunidades que teremos com outros controladores para aprofundar e poder trabalhar nessa investigação.

Quero incorporar a proposta feita pelo Deputado Eduardo Cunha de visita aos SINDACTAs. Acho que muitos aqui fizeram essa reflexão, que não têm ainda o acúmulo, não conhecem, não sabem como funciona isso. Nunca visitei um centro de controle operacional de tráfego aéreo. Tenho uma noção de como funciona porque tive a oportunidade de ser diretor de uma empresa de trens. Eu diria que, resguardadas as proporções, o controle de metrô é quase igual ao que seria o controle de tráfego aéreo. Claro, resguardadas as proporções. Mas, como funciona o sistema, é mais ou menos igual.

Também acho que esta CPI precisa fazer esta visita, conhecer, enxergar, conversar, inclusive, com os controladores e poder ter um contato mais direto com o sistema como um todo, para poder refletir. Acho que talvez sejam esses



requerimentos ou decisões que já podemos tomar, inclusive, no dia de amanhã, se não tiver nenhum problema.

Continuando, sobre o tema dos pilotos eu já falei dos operadores do sistema de controle. Quero incorporar um pouco essa idéia que foi colocada pelo Deputado Vanderley Macris de que precisamos construir uma visão de conjunto sobre todo o processo. E a idéia do roteiro é um pouco essa. V.Exas. vão ver que coloquei ali as conexões junto. Aquilo ali foi de forma de premeditada, porque acho que não podemos apenas discutir os casos de forma isolada. O acidente da Gol tem que ter a conexão com o sistema de tráfego aéreo, ver quais são os impactos posteriores e os impactos anteriores, inclusive, ao acidente. Então, acho que precisamos trabalhar essa visão de conjunto de forma articulada.

Com relação aos novos pareceres propostos por vários Deputados e Deputadas, acho que não temos problema nenhum de incorporar aos requerimentos a serem apresentados amanhã. Por exemplo, esse parecer sobre as diretrizes de política de aviação apresentado em 2003, os relatórios de perigo do SINDACTA. Acho que podemos depois aqui propor requerimentos que tratem sobre esses requerimentos.

Com relação às equipes que aqui foram colocadas de assessoria ou quais as assessorias, que tamanho, eu proporia aos Srs. Deputados que o Presidente e eu depois pudéssemos conversar um pouco sobre o tema e trazer uma proposta a esta Comissão. Porque nós precisaremos ter assessores que possam dar conta da assessoria ao conjunto dos Deputados e Deputadas, mas, também, assessores que possam auxiliar este Relator na produção do relatório. Então, nós vamos depois conversar um pouco sobre isso, se o Presidente assim também entender e trazer uma proposta a esta Comissão.

Continuando, há alguns pedidos aqui que foram levantados para participação do Ministério Público e do Tribunal de Contas. Acho que temos de analisar essa situação. Quero pedir um tempo aos Srs. Parlamentares, para que possamos responder esse tema numa próxima reunião, a fim de ver como se dará também essa participação. Como costumamos dizer aqui que não queremos ter intervenção nem de dentro nem de fora nos trabalhos realizados nesta CPI, sempre temos também que tomar todos os cuidados para que essa intervenção não se dê de forma



estimulada no processo. E aqui foram levantados representantes da Aeronáutica, representantes do Ministério Público Federal e do Tribunal de Contas da União. Enfim, então, vou pedir aqui a V.Exas que possamos fazer análise melhor sobre isso e poder trabalhar num outro momento.

Temos aqui outros pedidos: o depoimento do Ministério Público de São Paulo. Tudo isso nós vamos incorporar ao processo.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - A empresária Sílvia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Estou chegando lá, Deputada Luciana Genro.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Só para ajudar a sua memória.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Como foram 25 intervenções, eu anotei praticamente todos os pontos principais. Com relação ao tema levantado pelo Deputado Fernando Gabeira, eu queria propor, que, na reunião de depois da de amanhã, eu possa apresentar — vou conversar com o Deputado Fernando Gabeira — uma formulação, um mecanismo que nos permita trabalhar paralelamente aos debates da CPI (que se iniciarão pelo acidente) esses temas que dão conta das necessidades prementes dos nossos aeroportos. A proposta apresentada pelo Deputado Fernando Gabeira foi uma proposta concreta e real e pode nos ajudar inclusive a dar uma resposta à sociedade sobre as principais demandas e os principais questionamentos que estão sendo colocados sobre esta Casa e sobre os organismos públicos que tratam da organização do sistema de transporte aéreo do País.

Então, eu quero propor, Sr. Presidente, que, daqui a 2 sessões, eu possa apresentar uma proposta de conexão desses temas com o trabalho realizado pela CPI; que possamos tratar sobre essas questões já imediatamente, isto é, a questão do atendimento das pessoas nos aeroportos. Há, inclusive, uma informação que o Deputado Fernando Gabeira colocou aqui com muita propriedade: hoje já se tem condições de acessar a situação dos vôos pelo celular, o que é uma inovação; muitas pessoas não têm acesso a essa informação ou não sabem. Acho que podemos compor um conjunto de ações e de questões em que a CPI pode contribuir e ajudar no atendimento aos nossos cidadãos nos aeroportos.



Quanto ao tema colocado pela Deputado Luciana Genro, acho que a Deputada tem que apresentar os requerimentos, e nós vamos nos debruçar, na apresentação dos requerimentos sobre a ...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Já está apresentado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k!

Então, na proposta, nós apresentamos uma lógica nos trabalhos que não excluem as investigações que tenham conexões com o sistema de tráfego aéreo.

Com a apresentação dos requerimentos, olhando as justificativas, a Presidência junto com os Srs. e Sras Deputadas vão analisar esses requerimentos, e nós, no processo de discussão e de conversas sobre o tema, vamos nos posicionar sobre eles.

O Deputado Edson Santos que propôs a convocação de um representante da Boeing. Nós vamos também colocar isso na pauta dos requerimentos que irão analisados na reunião de amanhã. E o marco regulatório está no debate. O que existe aqui são propostas também de requerimentos como os sobre investimentos no sistema de tráfego aéreo, que é uma proposta de que se vá buscar tais informações sobre esse processo. Esta Relatoria vai buscar também essas informações e ver como podemos requerer todas elas.

Em relação ao tema do gerenciamento do fundo de tráfego aéreo, trazido aqui pelo Deputado Ivan Valente, nós vamos também buscar mais informações sobre o assunto e ver como isso pode chegar a esta Comissão para se trabalhar essa informação.

Há ainda várias sugestões que foram feitas em requerimento pelo Deputado Gustavo Fruet, as quais também serão incorporadas. É claro que alguns por acordo, outros serão frutos de debate . E teremos essas 24 horas para discutir os requerimentos que estarão na pauta no dia de amanhã.

Eu ficaria por aqui, incorporando, enfim, as sugestões que foram apresentadas e agradecendo, em alguma medida, todas as contribuições feitas anteriormente à produção do roteiro e as que foram produzidas aqui no debate. Acho que o debate contribuiu, e muito, para que pudéssemos ter, efetivamente, uma proposta que possa possibilitar o início do processo de investigação desta



Comissão. Eu acho que nós estamos de parabéns, Sr. Presidente, pela produção política que nós tivemos, no dia de hoje, nesta sessão da Comissão.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Inicialmente, eu quero parabenizar o Deputado Marco Maia, pelo roteiro que apresentou e, sobretudo, pela concatenação das idéias e do roteiro. E, depois de tantas horas de audiência, ele ainda pôde, de maneira tão correta, incorporar tudo aquilo que foi sugerido pelos membros da Comissão. Não é fácil o trabalho que ele fez. Eu acho que merece o reconhecimento de todos nós que compomos esta Comissão.

Em segundo lugar, eu gostaria de dizer que — aliás, já soltei isso para a imprensa — nós estamos pensando em fazer 3 reuniões semanais: às terças e às quintas-feiras, pela manhã. O horário sugerido por mim foi 10h. Essas reuniões poderiam ser no estilo desta de hoje, quer dizer, avançar pelo almoço e pela tarde adentro. E uma reunião às quartas-feiras, que poderia ser às 14h. Nesse caso, nós temos um prazo limite: 16h, a hora da Ordem do Dia, horário que nós não podemos transpor.

Então, as terças-feiras e as quintas-feiras seriam reservadas para as audiências públicas e as quartas-feiras seriam reservadas para votação de requerimentos. E eu aproveito a oportunidade para sugerir que nós pudéssemos, antes dessas reuniões, sobretudo da quarta-feira, discutir — não precisava ser na sessão —, e chegar a uma conclusão sobre aqueles requerimentos que deveríamos pôr em votação, para que não fosse um gesto unilateral e arbitrário da Presidência. Sem dúvida nenhuma, teríamos que ouvir principalmente o Relator, porque ele é quem vai dizer quais requerimentos que estão em conformidade com o plano de trabalho que ele elaborou para poder chegar a bom termo. Naturalmente, nós não poderíamos fazer isso sem ouvir os Parlamentares autores do requerimentos e os Parlamentares da Oposição, que são os mais interessados na questão da CPI, que foram os que apresentaram o requerimento de sua criação.

Quanto ao horário de 10h, hoje eu recebi uma sugestão — uma não, algumas sugestões — sobretudo de Parlamentares do Nordeste, de que, 10 horas, na terça-feira, seria muito cedo para eles pegarem o vôo e chegarem aqui no horário. O que nós poderíamos fazer? Na terça-feira, ao invés de iniciarmos às 10h, iniciariamos às



11h e, em compensação, às quintas-feiras, ao invés de iniciarmos às 10h, iniciariamos às 9h.

Então, essa questão fica em aberto para podermos discutir, mas, em princípio, nós teríamos 3 sessões semanais, 2 pela manhã e 1 à tarde. Como nessa de tarde o tempo seria exíguo, ela seria mais para votação de requerimentos. E vamos fazer, tanto quanto possível, um acordo prévio para acelerar os trabalhos, que essa é a intenção de todos nós. Isso para, ao final de 4 meses de trabalho, que é o prazo dado da CPI, o Relator poder concluir seu relatório, de maneira satisfatória, que possa atender aos anseios da sociedade brasileira.

Por último, eu vou tratar de uma matéria que saiu em vários jornais. E a que saiu, assim, talvez mais comprometedora e pior foi no jornal *O Estado de S. Paulo*. Fui instado pelo Deputado Ivan Valente, mas quero dizer que já tinha a intenção, quando tomei conhecimento, hoje pela manhã, de dar os devidos esclarecimentos.

Outro dia, um repórter me entrevistou. Perguntou de um lado, perguntou do outro, e disse: “*Deputado, o senhor já recebeu alguma visita, algum recado do Governo?*” Olhem a amplitude da pergunta do jornalista. Eu quero fazer aqui um trabalho o mais transparente possível. E, sobretudo, eu só vou poder fazer isso de maneira transparente se eu me mantiver sem contradições. Então, respondi para ele: “*Nunca fui contactado por ninguém do Governo*”. Ele disse: “*O Mares Guia não falou com o senhor?*” Eu disse: “*Não, o Mares Guia não falou comigo*”. — “*Alguém do Governo mandou recado para o senhor através do Líder?*” — “*Também não. Meu líder me convidou, a mim e a outros Parlamentares do PMDB, e nos deu a missão de participar da CPI e me incumbiu de ser o Presidente.*” E o que ele me disse é que esperava que eu desenvolvesse um bom trabalho aqui na CPI; que havia me escolhido porque havia consultado a vários Parlamentares e todos tinham feito boas referências ao meu nome; que ele via em mim — não estou concordando com ele, ele que está dizendo— uma pessoa com o equilíbrio, a sensatez, a moderação necessária para conduzir uma CPI dessa, que ele antevia que poderia ter momentos de agitação. Não sei se tenho essas qualidades, mas foi como ele justificou a minha escolha. E eu vou procurar, naturalmente, dar conta da missão que me foi confiada.

Mas voltando à questão do jornal *O Estado de S. Paulo* e de outros também. Ontem, eu recebi um telefonema do Brigadeiro Átila Maia, dizendo-se Chefe da



Assessoria Parlamentar da Aeronáutica perguntando se poderia ter um contato pessoal comigo. Eu respondi: *“Com imenso prazer!”* Cheguei no meu gabinete, ele chegou também, acompanhado do Major Coutinho, e foi conversar comigo, para dizer que a Aeronáutica estava à disposição, colocar todo o serviço da Aeronáutica; mostrou-me como uma série de coisas funciona na Aeronáutica e que a Aeronáutica estava à disposição da CPI para colaborar naquilo que fosse necessário, com técnicos, com informações, de uma maneira gentil e cortês. Eu achei muito adequada a posição da Aeronáutica de ter um bom relacionamento com a CPI para disponibilizar todas as informações, toda a assessoria, tudo que estivesse ao alcance da Aeronáutica, para que a CPI pudesse levar a sua missão adiante. Aliás, o Deputado Carlos Sampaio parece até que traduziu meu pensamento: já disse muito do que eu estou querendo dizer agora aqui neste instante. Agora, precavendo-me daquilo que já havia acontecido com outros jornalistas, encontrei um jornalista no corredor aqui da Câmara e fui logo dizendo: *“Olha, hoje pela manhã, agora meio-dia, estive no meu gabinete”* — um excesso de zelo talvez, mas para manter essa relação de transparência, de verdade —, *“o Assessor Parlamentar da Aeronáutica colocando à disposição todos os meios da Aeronáutica, inclusive para que nós visitássemos os CINDACTAs para ajudar no trabalho da CPI. E, juntamente com isso, ele me chamou a atenção para o aspecto da disciplina e da hierarquia militar, e me disse que seria prudente que, ao convocar alguém da Aeronáutica para prestar depoimento, que comunicasse também ao Comandante da Aeronáutica, e que isso está de acordo com o nosso Código de Processo Penal”*. Quer dizer, pelo Código de Processo Penal, que deve ser usado também numa CPI, que é um instrumento de investigação próprio das autoridades judiciárias, está aqui no art. 358: *“A citação do militar far-se-á por intermédio do chefe do respectivo serviço”*.

Então, eu entendo que, quando nós formos convocar um militar — que serão convocados, e em momento nenhum o Brigadeiro Átila Maia disse que seria feita nenhuma triagem —, o Comandante da Aeronáutica ou qualquer outro Comandante não tem poderes para desrespeitar uma convocação da CPI. Apenas eu acho que — e isso não ofende ninguém; estamos cumprindo a lei —, a medida que nós convocarmos alguém para vir aqui prestar depoimento — e ele terá que vir —,



fazermos também uma comunicação paralela ao Comandante da Aeronáutica ou ao seu chefe imediato, como manda o Código de Processo Penal.

Feito isso, vamos ao jornal *O Estado de S. Paulo*. Eu tive o cuidado de ler o texto da matéria e o seu conteúdo não está discordante das informações que eu dei. O que discorda? A manchete. A manchete do jornal não é amparada pelo conteúdo da matéria. O conteúdo da matéria não tem nada de estranho ao que eu falei. A manchete, e a maioria das pessoas lê só a manchete mesmo, está assim: “*Aeronáutica fritará ...filtrará convocações*”. O que não deixa de ser fritar também. (Risos.) “*Pedidos para depoimentos de militares passarão por Saito.*” Tudo bem, passarão por Saito, mas ele não filtrará nenhuma presença de militar aqui. Isso não foi dito pelo representante da Aeronáutica, não foi dito por mim a nenhum jornalista. E o jornalista que eu pedi informações, que deve ter feito o texto, também não colocou no texto. Então, hoje eu brinquei com um jornalista, e eu disse: “*Olhe o que é que dá: vocês pegam a informação e sai um negócio deturpado.*” Ele disse: “*Não Deputado, não é assim: a gente faz o texto, mas quem bota a manchete é lá no jornal*”. Eu não sei onde está a culpa, mas foi a explicação que o jornalista me deu.

Então, o que eu quero dizer é o seguinte: não vamos brigar com a imprensa. O jornal *O Estado de S. Paulo* é um dos jornais mais respeitados, que tem uma das histórias mais belas da imprensa nacional. Agora, nesse particular, e somente nesse particular, o jornal não traduziu a verdade.

Dito isso, fica convocada uma reunião para amanhã, às 14h, e dou por encerrada a presente sessão.

Muito obrigado.