



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

TRANSCRIÇÃO *IPSIS VERBIS*

CPI - CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 0800/07	DATA: 12/6/2007
INÍCIO: 9h10min	TÉRMINO: 16h29min	DURAÇÃO: 6h17min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 6h16min	PÁGINAS: 153	QUARTOS: 76

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

JOSÉ CARLOS PEREIRA - Tenente-Brigadeiro-do-Ar, Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO.
EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Major-Brigadeiro, ex- Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO.

SUMÁRIO: Tomada de depoimentos.

OBSERVAÇÕES

Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis e Ininteligíveis.
Houve intervenções simultâneas ininteligíveis.
Há palavras e expressões ininteligíveis.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro aberta a 16ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise no sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo o Boeing 737-800 da Gol (Vôo nº 1907), e um jato Legacy, da American ExcelAire, com mais de uma centena de vítimas.

Encontram-se sobre as bancas cópias da ata da 15ª reunião.

Pergunto aos Srs. Parlamentares se há necessidade da leitura da referida ata.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Peço a dispensa, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Dispensada a leitura da ata, a pedido do nobre Deputado Vanderlei Macris.

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.

Comunicações.

Informo que teremos as seguintes reuniões: dia 13 de junho, deliberação de requerimentos, amanhã, a partir das 13 horas. Às 12 horas fica muito imprensado, porque estão terminando as outras Comissões. Às 14 horas, fica muito atrasado. Acho que às 13 horas é um bom horário. Dia 14 de junho, tomada de depoimento dos Srs. Fernando Perrone, ex-Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO, e do Deputado Carlos Wilson, ex-Presidente também da referida empresa. Pela manhã, o Sr. Perrone, às 9 horas. Às 13 horas, o Deputado Carlos Wilson, à tarde.

Ordem do Dia.

Esta reunião ordinária foi convocada para a tomada de depoimento dos Srs. Tenente-Brigadeiro-do-Ar José Carlos Pereira, Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO, às 9 horas; e Major-Brigadeiro Eduardo Bogalho Pettengill, ex-Presidente da Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária — INFRAERO, às 13 horas.



Antes de passar a palavra ao depoente, vou fazer as observações de praxe. Tempo de 20 minutos para o depoente expor o seu trabalho, fazendo a observação, Brigadeiro, de que nós temos sido muito flexíveis com esse prazo de 20 minutos. Se V.Exa. sentir o desejo, sentir a necessidade de ultrapassar o tempo, não há nenhuma restrição da nossa parte. Nós temos obedecido aqui a esse procedimento.

Como de praxe, falará primeiro o Relator, que tem tempo ilimitado; o autor do primeiro requerimento, 15 minutos; os demais têm 10 minutos.

Para atender as formalidades legais, foi firmado pelo depoente termo de compromisso que integra o formulário de qualificação de cujo teor faço a leitura: *“Compromisso oral. Faço sob palavra de honra a promessa de dizer a verdade do que souber e me for perguntado”*.

Com a palavra, então, o nobre Tenente-Brigadeiro-do-Ar José Carlos Pereira, pelo prazo de 20 minutos, com a ressalva da flexibilidade do tempo.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Exmo. Sr. Deputado Marcelo Castro, Presidente da Comissão, Exmo. Sr. Deputado Marco Maia, Relator, Exmos. Srs. Deputados. Eu não pretendo, Sr. Presidente, utilizar os 20 minutos, até porque eu entendo que numa Comissão como esta o mais importante são as perguntas que devam ser feitas e não realmente a minha exposição. No entanto, Sr. Presidente, eu pretendo fazer uma breve alusão e tentar esclarecer um fato que dominou um pouco a mídia nos últimos dias e faz referência a um trabalho realizado pelo Tribunal de Contas da União que indicaria a INFRAERO como devedora de 582 milhões de reais à Aeronáutica, à Força Aérea; que esse dinheiro, essa quantia não teria sido recolhida. Essa informação nasceu realmente de uma auditoria feita pelo Tribunal de Contas na INFRAERO. O tribunal teve acesso a tudo, documentos, tudo o que precisou. E, na verdade, não existe essa dívida de 582 milhões da INFRAERO com a Força Aérea. Os fatos podem ser explicados devido a um pequeno equívoco. O tribunal se baseou, Presidente, num documento de 1999, quando ainda a INFRAERO era subordinada ao Comando da Aeronáutica, e que determinou que naquele ano as taxas seriam distribuídas na base de 41% para a INFRAERO ou limitado a 90 milhões. E 90 milhões constituíam exatamente 41% da taxa. Isso, no correr de 1999. Já houve um aumento de arrecadação e subiu para 108 milhões. E, posteriormente, foi mantido, por diversas razões, o percentual de 41% de



arrecadação para a INFRAERO. Isso veio através dos tempos até o presente momento. O tribunal interpretou como um fixo de 90 milhões. Então, deu essa defasagem de 582 milhões, o que não é verdadeiro. A Comissão havia pedido à INFRAERO o envio dessa documentação. Foi toda enviada, Presidente, toda a documentação, todos os documentos comprobatórios. E também tenho aqui um documento da Aeronáutica de que vou ler apenas a conclusão, em que o... isso é enviado ao Comandante da Aeronáutica, onde está bem claro na conclusão que não houve a retenção indevida a maior mencionada no Item 156 do Acórdão 2.420. Então, realmente, isso tudo ficou esclarecido. Eu fiz questão de falar sobre isso, também, porque nessa época, Presidente, eu estava do outro lado, eu estava lá na Aeronáutica, no Alto Comando da Aeronáutica. Eu garanto a V.Exa. que a Aeronáutica iria a uma guerra por causa de 10 centavos. Nós jamais permitiríamos que 582 milhões fossem levados pela INFRAERO. E, agora, do lado de cá, eu confirmo isso. A documentação foi toda entregue à Comissão e está à disposição de V.Exa. E, com isso, Deputado, eu encerro o meu tempo e acredito que o meu tempo seja entregue aos Srs. Deputados para melhor utilizarem o tempo para as perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Bom, sendo assim, nós vamos passar à fase seguinte, da inquirição. Então, concedo a palavra ao nobre Relator, Deputado Marco Maia, pelo tempo que julgar necessário.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Muito obrigado, Sr. Presidente. Bom-dia a todos e a todas Srs. e Sras. Deputados e Deputadas, bom-dia ao Tenente-Brigadeiro-do-Ar José Carlos Pereira, atual presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO. Antes de mais nada, eu queria agradecer a presença de V.Exa. nesta CPI, constituída exatamente com o propósito de investigar as causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada, principalmente, após o trágico acidente do dia 29 de setembro do ano passado. Inicialmente, também, desejo lhe assegurar, Brigadeiro José Carlos, que o depoimento de V.Exa. será de fundamental importância para esta CPI, pois a INFRAERO cumpre um papel importantíssimo na estruturação do serviço de transporte aéreo nacional, que vive um momento delicado, até em função aí dos constantes atrasos que se verificam em nossos



aeroportos. Assim, o depoimento de V.Exa., mais do que nos auxiliar a identificar alguns aspectos que colaboram para esta crise, poderá fornecer-nos muitas pistas para que possamos propor os ajustes necessários na legislação, a fim de adequar o setor às demandas atuais do mercado, bem como apontar melhorias para os serviços prestados pela própria INFRAERO. Então, esta CPI, muito mais do que investigar, que é o seu papel, ela também quer, ao identificar as causas, ao determinar as responsabilidades, poder propor informações, poder propor melhorias no sistema de controle do tráfego aéreo, no atendimento aos usuários dos nossos aeroportos.

Quero já de antemão lhe informar também que esta CPI teve acesso ao relatório produzido, no final do ano passado, pelo Tribunal de Contas da União e que traz uma avaliação preliminar da situação do sistema de controle do tráfego aéreo brasileiro, documento assim denominado por aquele órgão. Além desse relatório do TCU, ao qual eu imagino que V.Exa. já tenha tido acesso, outras informações também chegaram ao nosso conhecimento, seja através da imprensa, seja através de depoimentos prestados a esta CPI ou à Comissão Externa que foi constituída pela Câmara no final do ano passado e também nos documentos que foram solicitados por esta CPI.

É claro que o objetivo deste Relator é o de poder esclarecer todos os temas e todas as questões relacionadas ao sistema de controle do tráfego aéreo brasileiro e tem o firme propósito de enfrentar e resolver os problemas que hoje afligem os aeroportos do Brasil, embora estejamos registrando problemas da mesma ordem em diversas parte do mundo, como temos visto nos noticiários.

Sendo assim, e após esses comentários introdutórios, Brigadeiro José Carlos, eu queria passar aqui aos nossos questionamentos. Elaborei aqui um conjunto de perguntas e questionamentos que eu gostaria de fazer a V.Exa.

Eu dividi aqui em algumas áreas esses questionamentos e vou fazer as perguntas de bate-pronto: realizando a pergunta, V.Exa. já pode, imediatamente, respondê-la.

Primeira pergunta: V.Exa. poderia informar-nos as exatas atribuições de competência da INFRAERO para o sistema de serviços aéreos do Brasil?



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Pois não, Deputado. A INFRAERO é uma empresa estatal pública, como V.Exa. sabe, e nas suas atribuições está a administração da rede aeroportuária que for da sua competência. Isso significa, basicamente, construir e administrar aeroportos. Há um adendo, um acréscimo a essa atribuição da INFRAERO referente — e aí, dentro do espírito que o senhor falou — a controle de tráfego aéreo. Além de administrar aeroportos, passageiros, carga aérea, nós administramos também uma parte do controle de tráfego. Porém, esse controle de tráfego é limitado ao nível mais baixo — quando digo baixo, é altitude mesmo — do tráfego. Por exemplo, nós temos 22 torres de controle. Então, 22 torres de controle em vários aeroportos são controladas, são guarnecidas por pessoal da INFRAERO. Em muitas estações meteorológicas, estações de comunicações, algumas áreas de controle de aproximação, quer dizer, áreas em volta do aeroporto, temos também esse serviço prestado. Mas a essência da empresa está em administrar os nossos aeroportos, integrando o sistema de aviação civil, que basicamente é constituído pela ANAC, como órgão regulador, pelo Comando da Aeronáutica, que detém todo o sistema superior de controle do tráfego aéreo, e pelo segmento não-governamental, que são as empresas aéreas, os usuários, que fazem parte do sistema de aviação civil do País. Então, basicamente, o nosso papel no sistema é aeroportos e tudo o que neles acontece — cargas, passageiros e uma parte do controle de vôos. Basicamente, é isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. A INFRAERO administra 67 aeroportos, 84 unidades de apoio à navegação aérea e 32 terminais de logística de carga. Pergunto: essa afirmação confere?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Essa afirmação confere.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E V.Exa. poderia explicar-nos como a INFRAERO realiza todo esse trabalho? Qual é a estrutura organizativa da INFRAERO? Se puder, cite 2 ou 3 dificuldades que a INFRAERO enfrenta para realizar a administração dessa estrutura toda a contento.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - A empresa é descentralizada, tem a sua sede em Brasília, com 1 presidente e 5 diretores. Não é uma diretoria colegiada. Cada diretor tem uma atividade específica, uma responsabilidade específica. E o País foi dividido em 8 regiões, em 8 superintendências regionais. As



responsabilidades são divididas, Deputado, em termos de valores financeiros, ou seja, existem limites de responsabilidades financeiras que estão no nível de uma superintendência e, a partir disso, a partir desse nível, é competência da diretoria. Decisões estratégicas e decisões políticas a cargo da diretoria da empresa; e decisões operacionais, o dia-a-dia da empresa é tocado pelas superintendências. Nós temos... Nossos problemas principais, Deputado, hoje... Eu diria que até o acidente da Gol — talvez um pouquinho antes, com a crise da VARIG, que foi anterior ao acidente da Gol —, o sistema de aviação civil começou a apresentar alguns problemas. Após o acidente da Gol, as coisas se complicaram bastante, devido ao componente controle de tráfego aéreo. Então, seguidos todos os acontecimentos que nós conhecemos, tivemos 2 colapsos de empresas aéreas, de companhias aéreas — problema, também, particular dessas empresas. Culminou com o dia 30 de março, onde houve realmente um movimento sério na área dos controladores de vôo. E o sistema, o controle, o sistema de avião civil se tornou extremamente visível na mídia. Muitas informações foram deturpadas ou ampliadas. Um exemplo clássico é o Aeroporto de Congonhas, que é considerado um aeroporto perigoso e, em 10 anos, não aconteceu basicamente nada naquele aeroporto. Então, eu diria, Deputado, que as nossas principais dificuldades hoje — raciocinando em termos de futuro — é ajustamento da empresa, de modo... em busca de uma melhor sustentabilidade. Dos 67 aeroportos que o senhor citou, 30 são superavitários, 37 são deficitários. Um dos objetivos, uma das metas da empresa é fazer com que aeroportos deficitários se tornem superavitários. Isso tem que ser feito através de empreendimentos, de uso de inteligência profunda, de planejamento detalhado. Então, essa é uma das questões. Agora, uma dificuldade séria, Deputado, que nós temos — aliás, todo o sistema tem, e isso normalmente nós somos questionados — é a questão de planejamento. As perguntas são recorrentes: qual é o planejamento da empresa? Vocês têm um planejamento estratégico? Como é que as coisas são planejadas? Essa é uma questão importante, Deputado, porque, para nós termos um planejamento realmente competente e eficaz seria necessária a existência de um plano aeroviário nacional. O País teria que ter um plano aeroviário para, em cima deste plano, a INFRAERO, a ANAC e as empresas aéreas, todo mundo, poderem fazer os seus planejamentos



particulares. E esse plano aeroviário não existe. O Brasil não tem um plano aeroviário. Se o senhor consultar aquela célebre reunião da ANAC de 2003, uma das resoluções era elaborar o plano aeroviário nacional. Por diversas razões, esse plano não foi elaborado. No momento, ele está sendo elaborado. A ANAC está liderando esse trabalho, com a colaboração da INFRAERO, com a colaboração da Força Aérea, particularmente do DECEA, que é o órgão competente para isso. Agora, é um trabalho incipiente ainda. A formulação de um plano aeroviário nacional é extremamente complexa e envolve todos os segmentos da sociedade. Envolve praticamente todos os segmentos da sociedade. A partir da própria geografia do País... O senhor vê que a geografia do País... onde o senhor tem a maior concentração de movimento aéreo, onde está concentrado o PIB é na região mais estreita do País, na região sul. O País é estreito ao sul e se alarga na direção norte. E só isso já gera uma questão importante de planejamento de plano aeroviário. Distâncias curtas e constantes são muito mais rentáveis do que distâncias longas e com pouca frequência. Então, a partir de coisas como essa, estudos profundos precisam ser realizados, de modo que nós tenhamos um plano aeroviário nacional, onde fica claramente definido o interesse dos Estados. Os Estados têm seus planos aeroviários. Mas fique claro o interesse dos Estados, dos municípios e isso tudo composto dentro de um interesse nacional maior. Eu hoje vejo, Deputado, como um grande empecilho — não vamos chamar empecilho —, uma grande dificuldade para o sistema de aviação civil a ausência de um plano aeroviário nacional. Mas estamos trabalhando nisso. Como eu disse ao senhor, a ANAC está empenhada e todos estamos colaborando com ela.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - As ações da União voltadas ao controle de tráfego aéreo são distribuídas entre o Conselho de Aviação Civil (CONAC), o Ministério da Defesa, o Comando da Aeronáutica (COMAER), a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e a própria INFRAERO.

O relatório do TCU menciona a complexidade do arranjo sistêmico da aviação civil no País e aponta uma fragilidade na articulação institucional entre os órgãos responsáveis por regular a prestação do serviço público de transporte aéreo.

A pergunta é: este arranjo sistêmico, para usar uma expressão do próprio TCU, com tantos entes não atrapalha a gestão do sistema de controle de tráfego



aéreo brasileiro e também a gestão da infra-estrutura aeroportuária e de apoio à navegação aérea? Como V.Exa. avalia a articulação institucional entre todos os órgãos que compõem esse sistema? Há críticas de que a transição do DAC para a ANAC trouxe mais problemas do que soluções para a aviação civil brasileira. Qual a opinião de V.Exa. sobre esse tema?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Bom, a articulação, Deputado, é regulamentada, não há dúvidas de natureza institucional em relação a isso. A transição do DAC para a ANAC não vamos dizer que piorou a situação, não é nada disso, mas houve realmente uma transição e coincidiu, Deputado, neste momento de transição, uma série de crises. Uma série de coisas recorrentes aconteceram e atrasaram inclusive a própria instalação da ANAC. Eu gostaria de acrescentar ao que V.Exa. falou, Deputado, algo mais. Na verdade, ao sistema composto pelo Comando da Aeronáutica, que controla o espaço aéreo; INFRAERO, que controla os aeroportos; e ANAC, que disciplina todo o sistema, se agrega uma quantidade muito grande de outros órgãos. O Aeroporto de Guarulhos, por exemplo, é um local onde operam, além das empresas aéreas, além da ANAC, além das instituições da Aeronáutica, a Polícia Federal, a Receita Federal, a VIGIAGRO e tantos outros órgãos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Vigilância Sanitária.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Unidade sanitária, a ANVISA. Então, V.Exa. veja: Polícia Federal, subordinada ao Ministério da Justiça; VIGIAGRO, subordinada ao Ministério da Agricultura; ANVISA, subordinada ao Ministério da Saúde; polícia local, a PM, subordinada ao Governador do Estado. Então, o convívio de todas essas pessoas, de todos esses entes, de todas essas autoridades no mesmo ambiente...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E todos podem atrasar os vôos.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Todos podem atrasar os vôos, é verdade. Uma falha de qualquer um desses elementos pode causar danos ao sistema; a falha de qualquer um deles. Então, o trabalho harmonioso entre essas organizações e o próprio sistema de aviação civil é um assunto complexo. Isso envolve muito mais do que uma simples regulamentação, Deputado. Envolve relações humanas. Envolve capacidade de liderança das pessoas. Envolve escolha correta dos homens, das



mulheres que vão trabalhar nesses setores. Exige uma cultura de cooperação. E nós vivemos correndo, vivemos procurando essa cultura, tentando fortalecer cada vez mais essa cultura. Dificuldades ocorrem, sem dúvida nenhuma que elas ocorrem. Hoje, o aeroporto, Deputado, é uma entidade que aproxima as pessoas, traz progresso, traz tudo isso, mas também, Deputado, traz terrorismo, transporta cocaína, heroína, armas, munições. Então, há toda uma preocupação também de segurança em volta dos aeroportos. O mundo todo hoje vive até uma certa paranóia com relação a aeroportos. Em qualquer viagem internacional nós percebemos isso. O Brasil é até um país bem mais tranquilo em relação a esses detalhes. Então, eu vejo desta forma: não há conflitos institucionais, mas existem conflitos, sim, e dificuldades operacionais de que essa coisa toda funcione em harmonia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. De onde provêm os recursos financeiros da INFRAERO necessários ao seu funcionamento? O senhor poderia explicar isso para nós?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, a INFRAERO só pode receber recursos de 3 origens: ou a sua própria relação de recursos; ou aumento de capital, injeção de capital; ou convênios. Não existe outra forma de a empresa obter recursos. No caso do PAC, agora, está entrando, através na verdade de aumento de capital, de injeção de recursos do Tesouro diretamente na empresa. Então, são esses os recursos que nós temos. O planejamento é feito para aplicação desses recursos, como eu ressaltai antes. Na ausência de um plano aeroviário nacional, que apontasse exatamente onde aplicar, nós trabalhamos num planejamento, basicamente, em cima de projeções dos diversos órgãos que projetam, tipo IBGE, Fundação Getúlio Vargas, e da nossa própria experiência em projetar demandas — de passageiros, de carga, de tráfego aéreo, de tudo isso. Os recursos que nós temos tido são suficientes para manter o *status quo*. Não temos recursos para nos lançar muito à frente das demandas. Então, nos últimos anos, a INFRAERO conseguiu, pelo menos, se manter ligeiramente empatada com a demanda apresentada.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Esses recursos próprios são compostos de quais tarifas? V.Exa. poderia falar um pouco sobre essa composição dos recursos próprios?



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Nós temos as tarifas...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Acho que o senhor desligou aqui... botou... Isto. Aperta. Isto. Está ligado.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Nós temos as tarifas de navegação aérea, que são pagas pelas empresas aéreas, e elas pagam a utilização dos meios de navegação aérea. Há uma outra tarifa, que é cobrada sobre os meios de aproximação aos aeroportos, os procedimentos de chegada, decolagem e saída dos aeroportos. Há uma tarifa de embarque... Essas 2 são pagas pelas empresas. Há uma tarifa de embarque, que é paga pelos passageiros, diferenciada, tarifa nacional e tarifa internacional. Há uma outra tarifa de armazenagem de carga, que o consignatário da carga paga pela armazenagem, num depósito de carga, num terminal de carga. Uma outra tarifa de capatazia, ou seja, do movimento que é feito pela carga, o trabalho de manuseio dessa carga dentro dos terminais. Existem as receitas comerciais da empresa. Essas receitas comerciais são de uma vasta... é muito vasto, vai desde estacionamento de automóveis, aluguel de loja, todo esse contexto comercial que envolve a empresa. Basicamente são essas as fontes de recursos da INFRAERO. As somas nós temos. Depois, se o senhor precisar de detalhes, posso passar para o senhor, ano a ano, o que se conseguiu com isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. V.Exa. já tratou sobre isso aqui, que são os recursos que teriam deixado de ser repassados à Aeronáutica, na ordem de 582 milhões. Diversos Deputados, ao longo dos trabalhos desta CPI, já citaram que a INFRAERO retém, indevidamente, parte dos recursos que arrecada, através das cobranças de tarifas aeroportuárias. A pergunta é a seguinte: V.Exa. poderia esclarecer-nos qual o instrumento legal que determina a divisão dos recursos arrecadados? Quais os percentuais previstos para a distribuição do montante desses recursos? E como funciona o repasse às demais instituições?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Eu vou fornecer no detalhe para o senhor aqui, Deputado, um momento só. *(Pausa.)* Bom, Deputado, eu vou, inicialmente, falar dos valores repassados, o total de valores repassados. De 1998 até o momento em que nós estamos...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Repassados de onde para onde?



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Eu vou dizer aqui. A INFRAERO... De tudo o que foi arrecadado nesse período, a INFRAERO ficou com 15 bilhões 344 milhões de reais — de 98 até a data atual. Para o Comando da Aeronáutica foram repassados 6 bilhões 107 milhões; para o Tesouro Nacional foram repassados 1 bilhão 486 milhões, num total de 22 bilhões e 900 milhões, ao longo desse tempo. A distribuição é feita da seguinte forma: daquela tarifa de navegação aérea, 41% ficam com a INFRAERO e 59% se destinam ao Comando da Aeronáutica e são aplicados no sistema de navegação aérea. Sobre isso, sobre essa tarifa existe um adicional de 50%. Esse adicional de 50% é totalmente — 100% dele — entregue ao Comando da Aeronáutica. Há a tarifa de pouso e permanência, o pouso do avião e a permanência dele — porque além do pouso há uma tarifa de permanência. Durante 3 horas o avião fica de graça; a partir da terceira hora, ele começa a pagar uma espécie de estacionamento. Isso é 100% para a INFRAERO. O adicional sobre esse pouso e permanência, quer dizer, 50% disso, 38% vão para a Aeronáutica, 20% vão para aquele projeto de... o PROFAAR, um projeto de ajuda federal a aeroportos do interior, aeroportos pequenos, e 41,5% ficam com a INFRAERO. Há uma taxa de administração sobre esse sistema, de 8%. A INFRAERO fica com 0,6% dessa taxa de administração, e o restante vai para o Fundo Aeroviário, 1,84%, e para o Fundo da Aeronáutica, 5,52%. A tarifa de armazenagem e de Capatazia é totalmente da INFRAERO; 100% fica com a empresa. E o adicional disso... Não, esse adicional é dividido: 38% para a Aeronáutica, mais 20% para aquele programa de auxílio aos aeroportos e 41% para a INFRAERO. As taxas de embarque: o embarque doméstico 100% é para a INFRAERO, o embarque internacional 50% é para a INFRAERO e 50% é para o Tesouro Nacional. É depositado direto na conta do Tesouro Nacional. Essa é basicamente a distribuição que é feita.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E as áreas comerciais, os aluguéis, os estacionamentos?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Cem por cento para a INFRAERO.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Cem por cento INFRAERO. Muito obrigado.

O relatório do TCU afirma que as receitas recolhidas e repassadas pela INFRAERO aos demais órgãos são insuficientes para os investimentos em



modernização e expansão do sistema de controle de vôo, uma vez que tais recursos são provenientes quase que integralmente das tarifas, não havendo aporte de recursos ordinários do Tesouro Nacional. V.Exa. poderia comentar esta afirmação?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Como eu disse a V.Exa., a INFRAERO só conta com seus próprios recursos e eventuais convênios ou um aporte de capital do Governo, do Tesouro Nacional. Nós temos 2 acionistas: o Tesouro Nacional, que é majoritário, e o BNDES. Esses recursos, Deputado, eles são... eu diria que eles, hoje, estão no limite da capacidade de atender à demanda. Mas nós podemos ver o crescimento de carga aérea, crescendo a 6% ao ano, o que é uma coisa seriíssima; o movimento de passageiros crescendo a 15%, 16% ao ano, enquanto o PIB do País está crescendo a 3,5%, 4% ao ano — esperamos que cresça dessa forma. É um desnível muito grande entre o crescimento do PIB e, realmente, o crescimento da demanda do setor. Para atender a esse crescimento da demanda, os recursos, realmente, são insuficientes. Então... Agora, essa insuficiência também, Deputado, nós da INFRAERO acreditamos que ela pode ser suprida de várias formas, e uma das formas é melhorar a eficiência do próprio sistema. É possível, sim, melhorar a eficiência do próprio sistema. O empenho nosso... Por exemplo, este ano, nós conseguimos fazer com que 6 aeroportos deficitários se transformassem em superavitários. Então, na medida em que se consegue reduzir custos e melhorar a eficácia, evidentemente, se melhora a arrecadação. Agora, os recursos atualmente existentes, eu concordo que eles estão no limite para atender às necessidades elementares.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O relatório do TCU também tece considerações quanto a um elevado volume de inadimplência no âmbito da arrecadação de receitas tarifárias junto à INFRAERO por parte dos proprietários e exploradores das aeronaves. Esta dívida, em 31 de maio de 2006, era de cerca de 1,7 bilhão de reais, o que contribui para o não-ingresso dos recursos necessários ao custeio do sistema. E vislumbrou o TCU indícios de que o processo de arrecadação e cobrança necessita de melhorias. Esta inadimplência persiste? Qual é a sua causa? E quais as atitudes que a INFRAERO adotou em relação a esta situação?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - A inadimplência é um fato, Deputado. A dívida nossa com... A dívida das empresas aéreas com a INFRAERO é realmente



fantástica. Há empresas que tiveram problema. A VARIG... A dívida total da VARIG para conosco está em 678 milhões de reais; a da VASP, 857 milhões de reais; a da Transbrasil, 248 milhões de reais; a TAM nos deve 29 milhões de reais. No caso da TAM, foi um problema judicial, já resolvido, e a TAM está pagando esses 29 milhões. Foi ajustado judicialmente com a TAM, e ela está pagando essa dívida. As demais empresas devem em torno de 2. Essas demais empresas são coisas pequenas, Deputado. Normalmente, sobrevôo. Uma empresa internacional cruza o espaço aéreo brasileiro, não pousa no Brasil, mas ela é obrigada a pagar aquela taxa de... usou o nosso espaço aéreo. Mas simplesmente não pagam. Eles atravessam, vão para a Austrália e nunca mais... E nós ficamos correndo pelo mundo afora tentando cobrar essa dívida. Então, basicamente...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Se passar no espaço aéreo brasileiro já está pagando? Isso acontece no mundo inteiro?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Entrou no espaço aéreo... No mundo todo é assim. Cruzou o espaço aéreo de algum país, vai ter que pagar o... Essas taxas são mundiais. Só não paga no espaço aéreo internacional. Mas a grande dívida que a INFRAERO tem é com isso. Empresas como a Gol e a TAM, por exemplo, estão absolutamente em dia com os seus pagamentos, não há problema algum. Essa dívida da TAM, como eu expliquei, foi isso. Agora, por que isso aconteceu, Deputado, ao longo do tempo, aí é uma outra questão que... são histórias longas da VARIG, da VASP, da Transbrasil. Eu, realmente, não tenho autoridade para poder descrever corretamente tudo o que aconteceu com essas empresas. Mas o fato é que, realmente, ao longo do tempo, permitiu-se que essa dívida crescesse. No momento, a posição da INFRAERO é de não abrir mão de absolutamente nada. No caso da VARIG, nós chegamos a encaminhar ao Ministério Público denúncia de apropriação indébita. Apropriação indébita dá prisão para o... Chegamos a fazer esse tipo de coisa. Então, no momento, nós não estamos admitindo nenhum tipo de postergação ou de coisa que possa prejudicar o interesse público e aumentar qualquer forma de dívida.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Algumas perguntas sobre a gestão do controle de tráfego e de recursos humanos da INFRAERO.



V.Exa. já nos falou aqui sobre aquilo que é controlado pela INFRAERO, no que tange às questões relacionadas ao controle do tráfego aéreo brasileiro. Mas V.Exa. poderia explicitar qual a participação real da INFRAERO nas atividades específicas de apoio à navegação aérea? E como V.Exa. avalia a qualidade do serviço de navegação aérea de competência da INFRAERO, no contexto do sistema aeronáutico brasileiro?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, os serviços de navegação aérea prestados pela INFRAERO — é uma opinião pessoal — eu considero muito bons, dentro dos padrões internacionais. V.Exa. veja, por exemplo, o Aeroporto de Guarulhos, o maior aeroporto do País: é totalmente da INFRAERO. Todo o controle do aeroporto é INFRAERO: torre de controle... Aproximação São Paulo, não, mas toda a gerência de controle é da INFRAERO. O Aeroporto Santos Dumont, um outro aeroporto complexo; o aeroporto da Pampulha; Campinas e outros. A rede meteorológica da INFRAERO é uma rede muito extensa, ela apóia muito a rede da Aeronáutica. Então, esse sistema é... O sistema é eficiente. O senhor vê que durante a crise, em todos os momentos de crise, em nenhum momento houve falha no sistema da INFRAERO, em termos de suporte às atividades. Tivemos casos esparsos de panes. Realmente tivemos. Durante a crise tivemos panes em equipamento que foram para a mídia por causa da crise, mas que não fosse a crise essa pane acontece, é sanada, e as pessoas nem ficam sabendo que aquela pane aconteceu. Nós consideramos o sistema da INFRAERO bom. Os investimentos em treinamento de pessoal são elevados. Nós treinamos anualmente em torno de.... Este ano de 2007 nosso objetivo é treinar em torno de 1.600 empregados nossos em várias áreas. Isso vai desde mestrado no exterior até curso intensivo de língua inglesa, até aperfeiçoamento em várias instituições brasileiras. Na Aeronáutica... Usamos muito a Aeronáutica para aperfeiçoar nosso povo, universidades, faculdades, escolas técnicas. Há um enorme investimento na formação de pessoal e aperfeiçoamento.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Exa. poderia nos informar quanto custa atualmente o Sistema de Controle de Tráfego Aéreo administrado pela INFRAERO?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Posso sim.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E de onde provém esses recursos para manutenção, aquisição de equipamentos, bem como para a remuneração dos controladores de vôos civis?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Bem, os recursos para o Sistema de Tráfego Aéreo vêm da mesma fonte, da mesma origem de toda empresa, daquelas tarifas de arrecadação, das receitas comerciais etc. No momento, apesar de ocorrerem críticas de que a INFRAERO aplica muitos recursos em mármore, em vidro, em cristal e não cuida da segurança do vôo, assim por diante, isso não é bem verdade. A distribuição está até razoavelmente equilibrada. Nos últimos 2 anos, tivemos em torno de 48% dos gastos em sistemas que nós chamamos de lado a: pistas, pátios, equipamentos de navegação, balizamento de pistas, toda uma parafernália que cuida, opera um aeroporto; e 52% nas áreas terminais realmente. O senhor vê aqui, eu vou citar para o senhor. Investimentos totais em 2006: 889 milhões nós gastamos. Então, há uma divisão bem razoável, viu, Deputado, com relação a isso. Não há problema.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Na ordem de 48 a 52%?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - A 52. Agora nós precisamos também entender uma coisa, Deputado, a demanda de passageiros... Por que precisamos de grandes terminais de passageiros? Por que o número de passageiros aumenta a cada dia, e o número de aviões não. Aliás, o número de aviões hoje está diminuindo no País. Na verdade, hoje nós temos é falta de aviões no País. Com a saída da VARIG, a saída da VASP, a saída da Transbrasil, nós temos aí alguma coisa, a ANAC conhece isso melhor do que eu, alguma coisa aí de 70, 80 aviões da categoria *boeing* estão faltando no País. E o senhor vê, diminui o tráfego, aumenta o número de passageiros. Então, precisa aumentar os terminais de passageiros, mas não precisa aumentar pista. As pistas, elas podem ser otimizadas, até o ponto de se usar como as de Congonhas: a cada 3 minutos, um vôo. Então, na verdade, a necessidade é muito maior em se atender fluxo de passageiros e fluxo de cargas. A gente fala muito em passageiro e normalmente esquecemos a questão da carga aérea, que é de fundamental importância. Hoje estamos com 80% da nossa capacidade de carga sendo usada, os nossos terminais de carga sendo usados, o que é um número preocupante.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Os controladores de vôo do quadro da INFRAERO têm encaminhado queixas relativas à qualidade do Sistema de Controle de Tráfego Aéreo a V.Exa. Quais são as críticas mais comuns que são feitas?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Nós temos no sistema completo que atua nessa área de navegação aérea e tráfego aéreo... O número exato, se não me engano, são 1.416 pessoas, das quais 490 são controladores de vôo, ou seja, atuam em torre de controle e centros de aproximação. As queixas mais comuns dos nossos controladores é a queixa salarial. Essa é normal. Nós somos celetistas todos. Estamos em plena atividade de fechar o nosso acordo coletivo para este ano. E há reclamações contínuas e justas, e justas, por melhores equipamentos. Isso é natural em qualquer profissão. É extremamente técnica, como é o caso do controlador de vôo, ele quer um rádio melhor, um console melhor, um computador mais eficiente. Essa é uma demanda natural dos controladores. Nós não temos tido, Deputado, problemas mais graves de reclamações pesadas, de ameaças, conflitos, nada disso. Não temos tido isso. Mas há uma natural demanda dos controladores por melhores condições de trabalho. E não é só dos controladores, todos os trabalhadores querem condições melhores de trabalho para eles. Isso faz parte da luta.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Algumas autoridades da Aeronáutica afirmam que, com uma eventual desmilitarização, o Sistema de Controle de Tráfego Aéreo em relação ao quadro de pessoal, aos equipamentos, teria de ser necessariamente duplicado com custos proibitivos. Já o Presidente da Associação Nacional de Controladores de Vôo, Sr. Wellington Andrade Rodrigues, afirmou, aqui nesta CPI, que há uma incompatibilidade entre a vida militar e a atividade controlador de vôo e que o tempo de 1 ano seria mais do que suficiente para a duplicação do sistema.

No caso de haver a chamada desmilitarização do controle de tráfego aéreo comercial, a INFRAERO já estimou os custos dessa decisão? E qual a opinião de V.Exa. sobre esse tema?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Bom, Deputado, essa é uma questão interessantíssima. O simples fato de desmilitarizar não tem o poder mágico de transformar algo em eficiente e seguro. Esse acidente da Gol ocorreria da mesma forma se o homem que estivesse ali estivesse usando um terno em vez de estar



usando a farda, mantidas aquelas condições de trabalho. Então, na verdade, nós temos que analisar melhor são as condições de trabalho, as peculiaridades daquela atividade e como essa atividade é gerida, comandada e liderada. O fato apenas de desmilitarizar é, talvez, aquele negócio da febre destruir o termômetro. Então, eu, particularmente, acredito que essa incompatibilidade da vida militar com o controle de vôo, eu não acredito nisso, até por conhecer um pouco dessa matéria. Mas no mundo é assim? É assim. Em alguns países do mundo é, em outros, não. Eu estive em vários países do mundo, e o sistema é totalmente militarizado. Essa incompatibilidade, Deputado, tem muito a ver com o padrão da vida militar. O senhor vê uma Força Aérea, por exemplo... Dentro de uma Força Aérea o senhor tem praticamente todas as profissões. Lá estão médicos, farmacêuticos, dentistas, advogados, economistas, contadores, veterinários, engenheiros de todas as especialidades, advogados, controladores de vôo, aviadores, mecânicos de todas as espécies. Cada profissão dessa tem a sua própria peculiaridade. O médico, por ser militar, ele não perde a identidade dele de médico, ele não perde o juramento de Hipócrates. O jornalista que veste uma farda, ele está sujeito ao Código de Ética do Jornalismo. O advogado está sujeito ao Código de Ética da OAB. E mais o código de ética do Estatuto dos Militares. Esse ajuste daquela profissão que o homem exerce, a atividade realmente profissional dele, e a farda é perfeitamente possível conviverem juntos. Agora, não é através de simples aplicação de regulamento, que prende e arrebenta, que essa coisa funciona. Por isso que nas Forças Armadas, para se chegar a 4 estrelas... Entram 200 na academia e 2 chegam lá. Então, é necessário formação de pessoal. É necessário criação de lideranças. Ou seja, criar uma cultura, ter realmente uma cultura de comando e de liderança para conduzir essas coisas. E principalmente no momento de crise saber conduzir o problema corretamente. Há um problema salarial. Sem dúvida nenhuma, Deputado, que há um problema salarial nisso. Os controladores de vôos, como várias outras especialidades nas Forças Armadas, ganham pouco. Sim, eles ganham pouco. E com uma responsabilidade imensa. E a responsabilidade do cirurgião? E a responsabilidade do meteorologista? Muitas outras pessoas são responsáveis por muitas coisas. Então, eu não vejo, Deputado, que o simples fato de desmilitarizar seja solução para o problema. A duplicação de sistemas, isso seria ainda mais uma



medida ainda mais insana. O senhor imagina o que é ter um radar instalado numa posição, um radar militar, e a 200 metros dele ou a 500 ou a 2 quilômetros dele você ter um radar civil, queimando a mesma energia e o mesmo dinheiro do mesmo povo. Então, é perfeitamente possível se trabalhar de forma integrada. Nós trabalhamos na INFRAERO... Por exemplo, nossos civis que trabalham na INFRAERO são perfeitamente integrados com a Aeronáutica. A nossa torre de controle de Guarulhos, citando um exemplo, ela faz o avião dela decolar. A minha torre de controle de Guarulhos passa esse avião ao APP da Aeronáutica ou ao Controle de Aproximação da Aeronáutica, que passa esse avião ao ACC, que passa esse avião de volta a uma torre de controle da INFRAERO. As pessoas nem se conhecem, são técnicos. Elas falam por rádio, mas nem se conhecem. Como os pilotos não conhecem os controladores. E todos estão dentro de um mesmo sistema. Essa é a minha posição .

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

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Foi dito aqui, Brigadeiro, que o boi agora sabe da sua força. Os controladores sabem agora o poder que têm e eles não vão se conformar mais com o salário de um simples sargento, sabendo a força que têm.

Por isso eles estão nessa luta para fazer a desmilitarização e esperando com isso que os seus salários aumentem. Como o senhor vê essa questão?

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS PEREIRA - Sempre há um momento em que as pessoas descobrem a força que têm. Mas sempre há o momento também em que as pessoas descobrem a fraqueza que têm. Por que tudo o que sobe desce, tudo o que vai volta. Realmente os controladores de vôo têm uma forma enorme e essa força nasce de um exclusivismo. O senhor vê que muitas outras organizações, muitas outras categorias profissionais têm tanta força quanto a dos controladores e poderiam parar o País. Não vamos fazer apologia de nada aqui, mas nós sabemos perfeitamente de quais categorias profissionais param o País em 10 minutos. Os controladores poderiam parar apenas a aviação. A reivindicação salarial tem que ser conduzida — e isso eu aprendi agora viu, Deputado. Eu nunca trabalhei com



sindicato na minha vida. Passei 47 anos na Força Aérea e nunca tinha conversado com um sindicalista e não conhecia absolutamente nada, e em 1 ano e 9 meses tive de aprender a trabalhar com o sindicato. Sou sindicalizado hoje, tenho a minha carteira de sindicato e tenho o meu presidente de sindicato, eu cobro dele também, o que for necessário. Então, esses controladores precisarão entender, de uma forma ou de outra, que não é assim, não é colocando a Nação em cheque, não é colocando um povo em cheque que se consegue aumento salarial. Isso tem de ser colocado de uma forma muito clara, que é necessário o aumento. Eu defendo o aumento do nosso sargento. Mas defendo mesmo, sempre defendi o aumento para o nosso sargento, mas não é através de chantagem, não é através de sabotagem e muito menos de colocar em risco quem quer que seja.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - E os outros sargentos que não são controladores?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - É o caso. Vamos ao exemplo do avião da Gol, do acidente da Gol. O.k. Um sargento controlador estava lá, nós todos estamos vivendo o drama daqueles homens, mas onde trabalham esses sargentos? Eles trabalham num ambiente com ar-condicionado, umidade controlada, têm uma escala, porque que eles podem se afastar 1 dia, 2 dias. Você vê que a maioria deles têm curso superior, porque eles têm tempo para fazer o curso superior. Mas naquele acidente da Gol, naquele... O avião caiu no início da tarde. Logo em seguida, 2 sargentos da Força Aérea saltaram de pára-quedas naquela selva, na tentativa de ver se tinha algum sobrevivente, se eles podiam fazer alguma coisa. O risco de saltar de pára-quedas em cima da selva amazônica é sério. E o salário, como é que fica? O homem que salta na selva de pára-quedas à noite diz: *"Por que eu vou ganhar menos do que o outro?"* E o sargento mergulhador da Marinha, que desce e não sabe o que vai encontrar, de tubarão a minas? E o policial militar, que está morrendo nas cidades brasileiras com tiro de bandidos? Estão em guerra. Então, essa é uma questão complexa que precisa ser vista com muito cuidado, sem paixões. Não pode haver paixões nisso. Acho que nesse ponto aqui é que o conceito sindical, o bom conceito sindical tem que valer. Nós temos que trabalhar dentro de um bom conceito do que é um sindicalismo sério. As pessoas precisam lutar, precisam ganhar mais, porém dentro de determinados parâmetros, e principalmente



sem colocar uma nação em xeque ou em chantagem, um povo inteiro refém de alguma coisa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Muito obrigado.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Pois não, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Vou fazer agora algumas perguntas sobre a gestão aeroportuária e o andamento das obras realizadas pela INFRAERO.

Segundo dados da ANAC, a demanda de passageiros aumentou desde 2002 pouco mais de 50% ao ano, sem contar com a perspectiva de um crescimento de mais 17% para este ano. Ao mesmo tempo, cálculos pessimistas para o PIB brasileiro deste ano indicam um crescimento na ordem de 4,5% a 5%.

Pergunto a V.Exa.: qual a situação da infra-estrutura aeroportuária hoje, com esse crescimento que se deu acima de todas as expectativas? O Sistema de Tráfego Aéreo do Brasil está preparado ou está se preparando para esse novo patamar de crescimento nacional? A INFRAERO discute o planejamento das condições aeroportuárias de curto, médio e longo prazos com o Comando da Aeronáutica, com a ANAC e com as empresas aéreas?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, o senhor vê que a INFRAERO mal termina a ampliação de um aeroporto, 1 ano, 1 ano e meio, 2 anos depois ele está atingindo o ponto de saturação. Esse crescimento de demanda, como eu digo, não só de passageiros como de carga aérea, essa é a nossa preocupação constante. Vou citar para o senhor um exemplo, eu vou citar um exemplo de carga e depois passo para passageiro. Como eu disse, carga aérea. Hoje, tenho 80% da capacidade de carga da INFRAERO ocupada. Vocês falam em 20% de ociosidade. Esse é um número perigosíssimo. Com um crescimento de 6% ao ano, daqui a 3 anos vamos ter um apagão na carga aérea do País. Então, por exemplo, no caso de carga, para este ano, temos que terminar até dezembro um novo terminal de carga em Fortaleza. E vamos terminar esse terminal de carga. Temos que ampliar, temos que comprar 18 milhões de reais em equipamentos para otimizar os que já existem. Temos que inaugurar... Aliás, entrou em funcionamento agora, este mês, o terminal de exportação do Galeão, que vai agilizar a saída de exportação pelo Galeão. Com isso, pretendemos em dezembro deste ano ter aumentado em mais 20% a capacidade de carga, o que nos dá um alívio de mais 3 anos. E, no período



seguinte, no planejamento da INFRAERO, é o grande terminal de carga de Porto Alegre, uma obra de 90 milhões que precisa ser feita urgentemente em Porto Alegre. Hoje, para o senhor ter idéia, vem carga aérea embarcar em Guarulhos vindo do Chile de caminhão para poder pegar um avião em Guarulhos, e de Guarulhos seguir para a Europa. Então, precisamos de um grande terminal de carga em Porto Alegre, ampliação do terminal de Curitiba. Também há uma demanda enorme, crescente, na área de Curitiba. Com isso, vamos colocar a carga aérea em situação tranqüila até 2015. Então, até 2015 já temos a solução para o problema. No caso dos passageiros. O senhor vê que cada aeroporto nosso tem... Nós trabalhamos com algumas capacidades. São números mágicos. Qual é a capacidade de pessoas por hora num salão numa área de embarque e pessoas por hora numa área de desembarque? Esse fator é um fator limitador do aeroporto. Então, no aeroporto de Guarulhos, 12 mil pessoas por hora na área de embarque, 5.500 pessoas por hora na área de desembarque. Quando uma empresa aérea diz que quer colocar mais 5 vôos em Guarulhos e pede isso à ANAC, a ANAC consulta a INFRAERO se nós temos capacidade de colocar mais mil, 500, 800 pessoas por hora em determinado horário. Nós respondemos à ANAC sim ou não. Nesse horário não pode, mais cedo pode. Então, esses são 2 fatores limitativos, embarque e desembarque, pessoas por hora. O outro fator limitativo é pátio. É meio prosaico, mas é estacionamento mesmo, é vaga para avião. Para o senhor ter idéia, nós tivemos um problema grave anteontem, 3 dias atrás, quando o aeroporto de Ezeiza, em Buenos Aires, fechou por falta de vaga. Encheu tanto o aeroporto que não tinha mais onde colocar avião. Então, eles proibiram a aproximação de qualquer... Todo mundo tinha que sair para abrir vaga para os outros chegarem. E claro que os argentinos deram prioridade aos aviões argentinos. E aquilo causou um tremendo acúmulo de aviões na Região Sul do Brasil. Então, outro limitador é realmente vagas no aeroporto, estacionamento. E o sistema de pistas. Um aeroporto que só tem uma pista, qualquer acontecimento nessa pista paralisou tudo. Então, a tendência é sempre 2 pistas. O senhor viu o que aconteceu em Brasília. Fizemos um investimento enorme para construir a segunda pista de Brasília, o que deu uma aliviada enorme no tráfego aéreo de Brasília. Não tivéssemos essa segunda pista, a situação hoje estaria bem pior do que nós poderíamos imaginar. Então, esse equilíbrio, capacidade das pistas de pouso,



capacidade dos pátios, capacidade de embarque e desembarque são números fundamentais. Existem números secundários. Por exemplo, qual é a capacidade da Polícia Federal de carimbar passaporte, colocar o pessoal para fora? Qual é a capacidade da Vigilância Sanitária de agilizar determinadas coisas? Mas essa capacidade da Polícia Federal simplesmente é colocar gente para trabalhar ali. Uma pista de pouso eu não simplesmente vou lá e coloco uma pista de pouso. É uma obra monumental, levo 3 anos para construir uma pista. Então, esses números são os números mágicos que controlam esse sistema: embarque e desembarque, pistas e pátios. Esqueci, por favor, Deputado. Há um fator importantíssimo nisso, que é o tráfego aéreo, claro. Quando uma companhia aérea pede uma linha, pede para fazer um voo, além da estrutura do solo, a Aeronáutica tem que dizer se o sistema de controle do espaço aéreo suporta mais aquele voo. Então aí fecha o circuito, se o espaço aéreo suporta, se a infra-estrutura suporta.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Agora V.Exa. poderia nos dizer como são definidas essas prioridades para a realização de obras na infra-estrutura aeroportuária sob gestão da INFRAERO?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Como eu disse, Deputado, na ausência de um plano aeroviário que pudesse nos orientar e dizer exatamente o que fazer dentro de um âmbito nacional, na verdade nosso planejamento hoje é por meio de perspectiva de demanda. Então, nós sabemos perfeitamente... Por exemplo, o aeroporto de Congonhas, não há mais o que fazer em Congonhas. Ele atingiu o limite máximo de expansão. Mas nós sabemos que o aeroporto de Guarulhos... Eu cito exemplo porque fica mais fácil de entender. O aeroporto de Guarulhos. Aquelas pistas de Guarulhos ainda suportam mais 4 milhões de passageiros. A pista, o sistema de pista e pátio. Mas o terminal de passageiros não suporta mais 4 milhões de passageiros. Então, eu preciso aumentar o terminal de passageiros. Quando aumentarmos o terminal, ele irá aumentar para 12 milhões. Então, normalmente as pessoas dizem: *"Mas se você só pode aumentar 4, porque você precisa de um terminal de 12?"* Porque os aviões é que vão aumentar. Então, na verdade, nós teremos cada vez menos voos com aviões com cada vez mais passageiros. Então, dentro de pouquíssimo tempo nós teremos voando aqui no Brasil os aviões de 800 e de mil lugares. Então, diante desses quadros é que fazemos o nosso planejamento.



Então, é necessário rapidamente corrigir a situação de Guarulhos. Teresina, como é que está a situação em Teresina?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E qual a previsão em recursos, em termos de valores dos investimentos no setor para os próximos anos?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Estamos contando com 3 bilhões de reais, incluindo aí o processo do PAC, apenas para a área de investimentos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Três bilhões?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Três bilhões de reais.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sem custeio.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Sem considerar custeio.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não são 2,7?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - São 3,1, 3 bilhões e... Alguma coisa assim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Já é de conhecimento público e tem sido noticiado à exaustão pela imprensa que a INFRAERO recebeu um relatório de auditoria com apontamentos de irregularidades, por parte do TCU, em diversas obras que estão em andamento no País. V.Exa. poderia nos relatar qual a situação geral das obras da INFRAERO, em quais apontamentos do Tribunal de contas, e qual o estado atual de cada uma delas?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, nós temos o Tribunal de Contas trabalhando em muitas obras da INFRAERO. Todas as recomendações do Tribunal de Contas, tudo o que o Tribunal de Contas determina a INFRAERO cumpre rigorosamente. No entanto, Deputado, até hoje, na maioria desses processos, ainda não teve um resultado, ainda não houve um julgamento final por parte do Tribunal de Contas. Então, nós temos hoje uma situação interessantíssima, porque uma das questões cruciais que o Tribunal detecta é o problema de preços. Eu tenho aqui uma relação de 45 irregularidades. Não vou ler todas elas aqui porque... Quarenta e cinco tipos de irregularidades que o Tribunal de Contas levanta. Uma delas é o problema de preços, é sobre preços. Nós temos uma discussão imensa sobre isso. Pode até ser uma discussão acadêmica, mas não é tão acadêmica assim. A base...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quantas obras hoje a INFRAERO teria em andamento no País? V.Exa. saberia...

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Grandes obras... Sete obras grandes, com certeza.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - E uma quantidade enorme de obras menores. Mas, então, essa questão do preço é que nós, a nossa engenharia, os nossos calculistas, eles trabalham com o preço do SINAPI/SIPRO, da Caixa Econômica. O SIPRO cuida de fixar preço, estabelecer um padrão de preço para obras rodoviárias, e o SINAPI para obras de construção civil, de maneira geral. E há uma discussão imensa entre o Tribunal e a INFRAERO com relação a uma dúvida existente. Dizem os nossos engenheiros, os nossos especialistas, que um aeroporto não é uma casa popular, que os preços não podem ser os de uma casa popular, que uma pista de pouso não é uma rodovia. E realmente não é uma rodovia. O Tribunal de Contas trabalha contra isso, e o impasse está criado. Neste momento, nós estamos com 3 ou 4 licitações grandes para serem... editais para serem lançados, como, por exemplo, o novo aeroporto de Florianópolis, que é uma necessidade premente. Santa Catarina está profundamente prejudicada. Brasília. Precisamos urgentemente fazer o segundo satélite de Brasília. Guarulhos. E não lançamos esses editais, porque se nós lançarmos no dia seguinte eles serão impugnados, porque os preços já, o Tribunal de Contas já deixou claro: *"Este preço eu não aceito"*. Mas esse é o preço para fazer um aeroporto. Bom, qual é a solução para isso? Não pode continuar a vida toda assim. A solução é a criação de um SINAPI aeroportuário. Que haja um consenso. É claro, não será isso, não será imposto pela INFRAERO, nem pelos engenheiros de infra-estrutura da Aeronáutica, mas um consenso de preços, de valores que correspondam realmente ao valor, à construção de um aeroporto. Esse trabalho está caminhando junto com a Caixa Econômica. A Caixa Econômica tem sido profundamente cooperativa. A Caixa Econômica é a que tem mais vivência no País, mais *expertise* nessa área de controle de preços. Nós estamos utilizando a experiência da Caixa, trabalhando junto com eles. Tivemos muitas dificuldades técnicas, mas acredito que num prazo muito curto nós teremos o SINAPI aeroportuário. E isso, à medida que nós conseguirmos trabalhar com o



Tribunal de Contas, chegar a um consenso, essas coisas serão, certamente, minimizadas. Não estou dizendo, Deputado, que os problemas estão resolvidos, que nunca mais haver sobrepreço, mas pelo menos essa discussão pesada que existe hoje pode ser solucionada. A questão de sobrepreço está em todas as obras, existem sobrepreço e muitas outras irregularidades. Agora, para nós, Deputado, o problema está entregue ao TCU. Algumas coisas migraram, estão na CGU, no Ministério Público. Para nós, da INFRAERO, nos cabe, no momento, cumprir rigorosamente as determinações do Tribunal de Contas. Por exemplo, suspensão total dos pagamentos, agora, ao Consórcio Gautama, lá em Macapá. Suspensa. A obra vai parar? Claro que vai parar a obra, mas em cumprimento absolutamente rigoroso das determinações dos órgãos de controle externo e outros órgãos.

E esperar o julgamento final desse processo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A minha segunda pergunta é: quais os procedimentos que a INFRAERO adota quando há uma denúncia de irregularidade em qualquer uma das suas obras? Quais são os procedimentos que a INFRAERO adota, além desse de esperar que o Tribunal tome a sua decisão?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, para qualquer denúncia na INFRAERO é imediatamente aberta uma sindicância interna. Mesmo denúncias anônimas. A não ser aquelas denúncias que nós vemos nitidamente que se trata de coisas feitas, às vezes, por pessoas com problemas mentais. Mas as denúncias anônimas coerentes, abrimos uma sindicância. Exemplo vivo: houve aquela denúncia, numa dessas, na revista *IstoÉ*, se não me engano, daquela senhora de Curitiba acusando pessoas da INFRAERO de irregularidades. Imediatamente eu mandei abrir uma sindicância. É uma denúncia que apareceu num órgão público, sim, foi colocado, e a Polícia Federal está investigando. Nós já abrimos uma sindicância para apurar aquilo, até onde aquilo é verdade e onde nós estamos. Então, nós temos uma grande quantidade de sindicâncias abertas na empresa. É claro, Deputado, que nós não vamos abrir uma sindicância em cima de uma coisa que o TCU está fazendo. Isso... Nós fazemos nossas auditorias também. Nós temos uma auditoria muito importante, muito forte, uma auditoria interna. Essa auditoria começou a ser montada na gestão anterior. E quando o Deputado Carlos Wilson, então Presidente, contratou um auditor aposentado do Tribunal de Contas, daí para



a frente eu toquei isso contratando 40 auditores. Então, acontece. Atualmente, tem acontecido o seguinte, Deputado, para o senhor ter idéia...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - São 40 auditores internos?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Na INFRAERO.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quantos existiam anteriormente?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Sete.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sete.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - É.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Hoje são 40?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Quarenta. E tem acontecido, com alguma freqüência, o Tribunal de Contas fazer uma auditoria num determinado local, a nossa auditoria passar depois, neste mesmo local, e levantar mais dados ainda que são de interesses muito próprio nosso para poder corrigir. O principal trabalho de auditoria é evitar que aquelas coisas aconteçam novamente, é corrigir o fato.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. As 2 últimas questões: os aeroportos brasileiros, ao que parece, não possuem planos de contingência para atender às necessidades dos usuários quando da ocorrência de situações excepcionais que provocam atrasos substanciais ou cancelamentos de vôo. Pelo menos essa é a sensação de todos que têm freqüentado os terminais nos últimos tempos. Administrar os aeroportos é responsabilidade da INFRAERO. Por que os usuários e clientes dos aeroportos brasileiros têm sofrido tanto com o atendimento nos aeroportos, principalmente em situações de crise como a que nós temos enfrentado ultimamente?

Eu vou fazer outras perguntas aqui: por que os painéis informativos não trazem informações confiáveis para os passageiros, quando dispomos de tantos recursos de informática, atualmente? E o que a INFRAERO está fazendo para resolver esse problema que, na avaliação deste Relator, diz respeito aos passageiros e aos clientes das empresa aéreas?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Basicamente, Deputado, a crise do aeroporto, a crise central no aeroporto é atraso de vôo e excesso de pessoas no aeroporto. Esse é o cerne da crise. Quando tem poucas pessoas no aeroporto é porque os aviões estão fluindo normalmente, estão chegando e estão saindo. Então,



a grande questão é excesso de pessoas nos aeroportos, motivado por atraso de aviões. O senhor colocou o segundo ponto, a questão da informação que tem que ser dada a esses passageiros. E a terceira o que nós estamos fazendo. Eu vou responder, começar pela pergunta do meio. Eu já fui questionado por inúmeras autoridades que dizem a mesma coisa — é uma pergunta recorrente para mim —: por que vocês não falam a verdade para os passageiros? Por que naquele painel não botam lá o que está acontecendo? O passageiro quer ser informado. Ele informado ele fica calmo. É claro, toda pessoa informada fica calma. O que cria o nervoso é “o que está acontecendo e eu não estou sabendo?” Agora, como funciona isso? Aqueles painéis... Os nossos são iguais aos painéis do mundo inteiro. Se você for ao Charles de Gaulle, ao Kennedy ou a Moscou os painéis são todos iguais. Como funcionam aqueles painéis? É um sistema informatizado em que a INFRAERO coloca ali as HOTRANS, ou seja, aquilo que a ANAC diz que aquela empresa aérea vai fazer e ela é obrigada a fazer e naquele horário. Isso é estipulado por normas. Então, todo dia, a cada momento, aquela informação entra. O voo 74 não sei quanto, da empresa tal vai sair a tantas horas. Aquela é a informação, e a empresa sabe que o voo dela está sendo colocado e ela não se preocupa com isso. Cabe a empresa informar a INFRAERO, porque só a empresa sabe disso, que o avião dela deu um problema, que o avião dela atrasou em algum lugar, que algum passageiro está atrasado, que ela vai fechar uma conexão, vai atrasar 15 minutos. Ela, a empresa, tem que informar a INFRAERO esse fato. No momento em que ela informa, o centro de operações do aeroporto... Instantaneamente um dos funcionários vai lá e altera aquilo no painel.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Exatamente. Então, quando a empresa não informa, essas coisas começam a ficar complicadas. O cancelamento de voo é outra coisa. Quando ouvimos no noticiário de televisão “*hoje atrasaram 14 voos e 10 foram cancelados*”, a impressão que se tem é que esses 10 cancelamentos são provocados por causa aérea. Não, essa empresa aérea cancela o voo mesmo. Num feriado prolongado como esse é muito comum, no mês de feriado, a empresa aérea avalia a malha dela e diz: “*Eu vou cancelar esse, esse voo porque não vai ter*



produtividade". Cancela. Quando a empresa avisa à INFRAERO, imediatamente o voo não sai do painel, mas ele é avisado de que está cancelado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, me permita. A empresa pode cancelar o voo. Ela pode fazer isso sem consultar a INFRAERO, a ANAC?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - ANAC. Ela é obrigada a informar a ANAC.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Informar ou consultar?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Aí são as regras que a ANAC coloca. Ela é obrigada a cumprir o marco regulatório da ANAC. Quer dizer, um cancelamento de voo, um atraso de voo... Os fiscais da ANAC estão nos aeroportos. Em todos os aeroportos estará a fiscalização da ANAC. Agora, para o nosso caso de painel...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - No sistema rodoviário a gente chama de andar com o banco vazio, que é obrigado a andar e faz parte da concessão. No sistema aéreo pode cancelar o voo?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não só pode como cancela.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Tem limite para esse cancelamento, Presidente?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputada...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Porque assim o consumidor... Tem limite?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele chega para viajar, e como só tem dez passageiros ele não viaja porque a empresa não vai ter lucro?

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Tem limite? O senhor sabe informar?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - O que nós vemos normalmente é que, quando uma empresa cancela um voo, ou ela avisa com antecedência os passageiros que aquele voo foi cancelado e foi mudado para um outro número, um outro voo ou ela rearruma aqueles passageiros dentro de outros voos até de outras empresas. Esse controle, essa responsabilidade é totalmente da ANAC.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Sim, rearruma dias depois, horas depois, outros lugares, outras coisas, paga executiva, vai de econômica, tem uma escala, faz 5.



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputada, no nosso caso, a INFRAERO, o meu problema, volto a dizer: a verdade é que tem que está no maldito painel lá. Se ela não diz a verdade... Agora veja bem, Deputada, o que aconteceu no momento do auge da crise. Os controladores se reuniram e resolveram parar. O.k. Não sei se foi motim, greve, não me interessa isso. É claro que os controladores não ligaram para o supervisor do aeroporto e disseram: *“Olha, nós vamos fazer um motim aqui e vamos parar esse negócio”*. Quando aquilo parou, nós não sabíamos de absolutamente nada que estava acontecendo. Ele recebe: todas as decolagem foram suspensas. O setor 5 foi bloqueado. Decolagem de Belo Horizonte para o Norte fechada. Bom, isso, para a empresa aérea, é um choque. E ela pega o telefone e tentar informar a INFRAERO. Deputada, em 20 minutos está tudo fora de controle em relação a isso.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - E isso é um bom sistema para o Brasil, Brigadeiro?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - No mundo todo é assim, Deputada. A vontade... Muitas vezes, durante a crise, tive vontade... É pura vontade. É claro que eu não faria nunca uma coisa dessa, mas a vontade era de eu ir pessoalmente ao microfone e dizer assim: *“Senhores passageiros, o que está acontecendo neste momento é o seguinte: os controladores de vôo estão fazendo um movimento, esse negócio está paralisado, está chovendo em tal lugar”*. Agora, tenho 30, 40 segundos para fazer.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor deveria ter feito isso. Seria uma boa coisa.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sr. Presidente, vamos ordenar aqui, porque quem está com a palavra é o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É, vamos seguir a ordem aqui senão...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Como esse é um tema que, digamos assim, aflige a todos...

Deputado Gabeira.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Deixa só eu ajudar na pergunta ao Relator.



O senhor diz que não pode saber o que as empresas sabem, a não ser que elas informem ao senhor. Mas isso não é verdade, no meu entender. Por quê? Porque o computador da empresa, com os dados lá, mostra, exatamente, a posição do avião no aeroporto; se o avião já decolou ou não.

Por que os senhores não fazem um *link* com essa...

O SR. JOSÉ CARLOS FERREIRA - *On-line*.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Sr. Presidente, pela ordem. Tem uma lista de inscrição aí, salvo engano.

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

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - É. Exatamente.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Relator, retome a palavra e continue.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Havendo reclamação...

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - É que são os 2 ponteiros, segundo o nosso ex-Deputado Moroni Torgan.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tem de ser o rigor do Regimento.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Brigadeiro, inclusive contribuindo um pouco com esse questionamento, quero tratar aqui sobre temas específicos, mas essa questão da informação aos usuários do sistema é um tema importante. Temos sido cobrados inclusive nos aeroportos sobre essa situação. Eu inclusive na última quinta-feira, aqui no aeroporto de Brasília, olhando para o maldito do painel, aquele que traz as informações, como V.Exa. aqui disse, cheguei a bater uma fotografia do painel, porque existia programação de vôos para cada 2 minutos. Então, saía 1 às 10h10min, às 10h12min, às 10h14min, às 10h16min e depois às 10h20min às 10h23min, às 10h25min e ali uma lista de vôos saindo a cada 2, 3, 4 minutos, no painel. Isso estava colocado no painel. Por curiosidade, cronometrei os aviões que desciam e que subiam na pista da esquerda do aeroporto. Os aviões ali descem a 3 minutos, 3 e meio, 4 minutos. Então quem olha para o que desce de aviões e pelo tempo que leva para descer um avião e olha para a informação que está no painel, de cara vê que aquela informação está errada, tem um equívoco naquela informação.



Segundo, depois fiz uma escala em Curitiba e aí fiquei observando no painel e as informações que eram dadas pelo sistema. Diz: *“A aeronave vai chegar e em 30 minutos ela desce”*. Passaram 10 minutos, o cidadão vai no microfone e diz: *“A aeronave vai chegar em 45 minutos”*. Passaram mais 10, ele vai no microfone e diz: *“Ela vai chegar daqui a 1 hora”*. E ela chega depois de 1h15min e demora mais 20 minutos para sair. É impossível que com todo o sistema informatizado, com controle... Nós somos sabedores de que o piloto ao iniciar o seu vôo informa à companhia aérea que ele saiu naquele horário, que ele vai levar tantas horas. Depois, dentro do avião, o piloto informa que vai levar esse vôo 1h10min para chegar ao seu destino. Ele chega rigorosamente no horário que foi dito, que foi programado. Então, existe uma precisão nas informações. Mas a informação que o passageiro, que o cliente recebe nos aeroportos, nunca é uma informação confiável, Brigadeiro.

Queríamos saber — V.Exa. já disse aqui que as companhias aéreas não passam a informação como deveriam passar — o que poderíamos fazer para melhorar esse sistema de informação aos nossos usuários. O que é possível fazer?

Essa é uma realidade que está aí, está no dia-a-dia, no cotidiano. É impossível que a gente permaneça, para o futuro, com essa mesma situação. Sabendo que tem atraso, mesmo no atraso. A aeronave atrasou 1 hora. O cidadão tem condições de dizer: *“essa aeronave vai chegar daqui a 1 hora no aeroporto, vai levar 20 minutos para fazer o desembarque e o embarque e vai sair daqui a 1h45min”*. Mesmo que o sistema de controle do tráfego aéreo diga: *“Olha, vai atrasar 10 minutos, porque o seqüenciamento tem que ser diferente nessas situações”*. O que é possível fazer para melhorar essa situação, Brigadeiro?

O SR. SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, inicialmente, o senhor falou que viu no painel uma decolagem a cada 2 minutos, uma coisa desse tipo assim. É evidente, eu concordo plenamente com o senhor. Qualquer pessoa razoavelmente vai ver que é impossível cumprir aquilo. O senhor imagina um avião dar partida, receber passageiro, taxiar,...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu bati uma fotografia.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - ... e a cada 2 minutos cravados ele tira a roda do chão; a cada 2 minutos, um avião consegue tirar os pneus do chão. Isso não



existe, isso é absolutamente impossível de ser feito. O que ocorre? Por que ocorre isso? *Slots*. A ANAC libera os horários dos vôos. Congonhas: 48 — diminuiu agora —, 38 vôos por hora. Trinta e oito vôos por hora; 1 hora tem 60 minutos, evidentemente o senhor vê como a seqüência fica. É claro que aquilo não é cumprido nunca. Aquilo, na verdade, significa uma seqüência que aqueles aviões vão ter que seguir e tentar se aproximar daquilo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, já está errado na origem.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Eu diria que a idéia de fazer os *slots* por hora é boa, agora o cumprimento de precisão é impossível de cumprir.

(Intervenção fora do microfone. Ininteligível.)

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Pode acontecer ou não. Normalmente não acontece, normalmente atrasa para a hora seguinte. Então, sempre há um momento do dia em que há uma folga e essa folga, uma espécie de caixa de expansão, onde os vôos caem naquela caixa. Agora, também eu lembro uma coisa, Deputado. Avião só tem 3 possibilidades para ele: ou ele adianta, ou sai no horário ou atrasa. Adiantar não pode, é proibido. Ele leva uma multa imensa se adiantar. Então, ou ele sai naquele horário que o senhor viu lá, 9h21, ou ele atrasa. Então, já se viu que a tendência a atrasar é infinitamente superior a qualquer outra tendência dentro do sistema. Com relação, Deputado... A explicação para o ...

(Intervenção fora do microfone. Ininteligível.)

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Os tempos de vôo são preservados, sim. Os tempos de vôo são preservados porque navegar é preciso. Então, quando o piloto diz: “É 1 hora e 10 de vôo”, é 1 hora e 10 de vôo, a não ser que ele tenha um problema meteorológico pela frente, um congestionamento de tráfego aéreo, alguma coisa desse tipo. Com relação a este tipo de aviso: “O avião vai chegar daqui a 10 minutos”, “Não, daqui a 30 minutos”, “Não, daqui a 15 minutos”... Deputado, é que meus telefones estão desligados, porque eu recebo, durante todo o dia, os avisos do sistema de tráfego aéreo do tipo: “Seqüenciamento de 5 minutos em tal aeroporto” — e são normas de tráfego aéreo — ou “suspende todas as decolagens, volta para 20 minutos”. Isso, para o piloto que está voando lá em cima, não tem o menor significado. Ele está pilotando o avião dele, mantendo uma rota, uma velocidade, uma proa. Para o sistema que está embaixo, isso é uma loucura, porque o controle



de vôo, quando diz *“Eu vou fazer um seqüenciamento de 20 minutos”*, o que a companhia aérea faz? Um avião meu decolou agora, o meu outro avião só vai decolar daqui a 20 minutos. Então, avisa: *“Daqui a 20 minutos meu avião decola”*. Logo, ele vai chegar atrasado 20 minutos lá na frente. Dez minutos depois, o controle de tráfego diz: *“Caiu o gerenciamento para 5 minutos”*. A companhia tem que rapidamente refazer aqueles cálculos todos. Isso termina em cima do passageiro e o que é pior: termina em cima de um sistema que não consegue informar isso ao passageiro em tempo hábil. Eu concordo com o senhor que o sistema é profundamente falho nesse ponto. Concordo perfeitamente com o senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E o que podemos fazer para acabar com isso?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Claro, essa é a questão.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Essa conclusão de que ele é falho nós estamos chegando a ela...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Não há os centros de controle das empresas? As empresas têm centro de controle dos seus horários?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Têm. Todas as empresas aéreas têm o seu centro de operações.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Isso não é integrado por algum *software*, não é integrado com algum nível de informação pela INFRAERO?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não. Hoje, o sistema... Existe no Rio de Janeiro um centro chamado Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea. Ele cuida do País inteiro. Esse centro é operado exclusivamente pela Aeronáutica. Como a normatizadora, a controladora do espaço aéreo, a Aeronáutica disciplina esse tráfego de modo a minimizar atrasos, corrigir rotas, coisas desse tipo. Com o surgimento da crise, Deputado, nós descobrimos que seria da mais alta importância colocar, dentro desse centro da Aeronáutica, elementos de operações das empresas aéreas e da INFRAERO, de modo que pudesse agilizar o contato. Porque esse homem é o que pega o telefone e fala diretamente com a operação dele e começa a coordenar. Senão, nós poderíamos — poderíamos, não, chegamos ao ponto, no auge da crise daquela, onde... Eu vou dizer uma coisa para o senhor. Pela primeira vez estou falando isso. Escolha de avião para embarcar em determinado aeroporto



era pelo nível de tumulto na ponte. Não é que uma operação disse: “*Vai para Florianópolis, vai para Curitiba, não*”.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Repete, Brigadeiro, eu não entendi. Pode repetir? O nível...

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - No aeroporto. Imagine a senhora no aeroporto com 10 aviões estacionados. Assim: “*Onde é que está havendo o maior tumulto?*” “*É na ponte nº 9*”. “*Ponte nº 9 os passageiros vão para onde?*” “*Para Curitiba.*” “*Então, pega um avião e manda para Curitiba agora, naquela ponte.*” “*Qual é o tumulto seguinte mais sério?*” “*É para Aracaju.*” “*Então, manda um avião sair para Aracaju*”. Isso, quando se chega a esse ponto, isso significa uma perda de...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - O negócio é fazer tumulto, Brigadeiro?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Não, não! Mas me diga uma coisa. Quantas vezes aconteceu isso, Brigadeiro?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Por favor...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Isso que o senhor falou, que o senhor citou...

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, uma vez, uma vez.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Este Relator está perguntando aqui ainda.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Não, é que o Brigadeiro colocou uma questão grave.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Sr. Presidente, isso aqui está virando uma balbúrdia.

(Intervenções simultâneas ininteligíveis.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o Relator.
(Pausa.)

Todos depois vão perguntar, e aí chegará a sua oportunidade.

O Relator com a palavra.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Acho que V.Exa. está tratando sobre esse tema e pode ouvir de todos aqui que este é um tema crucial do sistema de



transporte aéreo brasileiro, que é o atendimento aos nossos usuários, como se passam as informações. Mas acho que está respondido e está também respondida a necessidade que nós temos de integrar esse sistema, de permitir que ele tenha conexão entre os diversos atores que operam no sistema de controle do funcionamento dos aeroportos e, principalmente, no repasse das informações aos nossos usuários do sistema aéreo brasileiro. Portanto, eu acho que está feito o registro aqui, as preocupações. Nós temos ouvido várias informações sobre isso, e esta CPI irá se debruçar sobre apresentar uma proposta, uma sugestão ou encaminhamentos que possam minorar essa situação vivida pelos nossos usuários.

Uma última pergunta que eu gostaria de fazer a V.Exa., que está muito conectada àquilo que nós vimos pela imprensa, pelas informações de mídia nessas últimas semanas.

Diversos órgãos de imprensa vêm afirmando que, por conta da possível falência da empresa prestadora de serviços SATA, que pertence à Fundação Ruben Berta, ex-proprietária da VARIG, os aeroportos brasileiros estão novamente à beira de uma nova crise aérea. Como a INFRAERO está tratando dessa questão? E se confirmando o fato de que a SATA deixe de operar, a INFRAERO possui um plano emergencial para enfrentar essa situação? E como funciona a contratação das empresas que prestam serviços nos aeroportos administrados pela INFRAERO?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - A questão da SATA, Deputado, é uma questão de legislação. A SATA deve uma quantia muito grande, algo em torno de 60 milhões de reais, ao INSS. E nós temos as leis todas que são muito claras em contratar e fazer qualquer tipo de negócio com empresas que não estejam em dia com suas obrigações. No próximo dia 17, encerra-se o prazo da SATA continuar operando. E ela está operando por força de liminar. Esta semana, eu fui procurado até pelo Presidente da SATA, pela operações da SATA, que foram conversar conosco na INFRAERO e nós deixamos bem claro para eles o que é cumprimento da lei e o que é a possibilidade de se raciocinar com o interesse público e com a segurança pública. Eu garanto ao senhor, Deputado, que mesmo na hipótese de a SATA sair do ar completamente no dia 17, não haveria um problema de um caos aéreo. Primeiro, porque as empresas aéreas nacionais, que detêm aí 80% do tráfego, não operam com a SATA. Então, elas não seriam afetadas nesse ponto. A



VARIG, por exemplo, opera com a SATA, mas tem um número reduzido de aviões. As empresas internacionais, Air France, as empresas estrangeiras operam muito com a SATA. Mas essas empresas, elas sabem o que está acontecendo e todas já estão tomando suas precauções para eventualidades de um problema no dia 17. A questão no momento está *sub judice*, Deputado. Uma juíza está cuidando desse assunto, as alegações da SATA são alegações que a juíza que está cuidando do caso acatou, e não vou aqui imaginar qual vai ser uma decisão judicial, mas é possível que esse prazo seja prorrogado. Se esse prazo for prorrogado, a SATA terá mais 30, 40, 60, 90 dias. Não sei. Aí depende do juiz. Agora, uma coisa nós estamos fazendo, Deputado, nós estamos fazendo realmente contato com as empresas aéreas, alertando as empresas aéreas, alertando todo mundo que isso vai acontecer. A decisão judicial... A questão é a seguinte: eu não posso apostar numa decisão judicial favorável ou desfavorável, colocando em risco o interesse público. Então, as empresas estão sendo bem informadas da situação. Todo o mercado está conhecendo bem essa questão da SATA. Fala-se também em desemprego maciço, milhares de desempregados. Lógico que, se acontecer isso, haverá desempregos, mas essas pessoas serão absorvidas pelo mercado. Eu particularmente torço muito, gostaria muito de ver a SATA sair dessa situação difícil, que é uma empresa com muita tradição no mercado, tem *know-how*, tem *expertise* para trabalhar com isso e é uma pena que tenha chegado a essa situação lastimável em que ela chegou. É problema, certamente, de gestão. Eu, particularmente, gostaria muito de ver a SATA se recuperar e voltar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Agora, pelo que V.Exa. fala, a SATA ela é contratada pelas empresas aéreas. O que a INFRAERO tem...

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - A INFRAERO concede a ela licença de operar no aeroporto. E ela paga.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Legalmente a INFRAERO não pode conceder a licença a empresas que estejam inadimplentes com o INSS, coisa assim.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - E ela aluga, a SATA aluga áreas da empresa, hangares. Todas as instalações dela são alugadas da INFRAERO.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Sr. Presidente, este Relator encerra aqui os seus questionamentos, agradecendo mais uma vez a presença nesta CPI ao



Tenente-Brigadeiro-do-Ar José Carlos Pereira, atual Presidente da INFRAERO, que veio confirmar aqui a certeza que expressei no início de que o seu depoimento seria de grande importância para os trabalhos desta CPI.

Muito obrigado a V.Exa. por ter estado aqui conosco prestando esses esclarecimentos a esta CPI.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

Esses eram os questionamentos deste Relator.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos passar ao autor do primeiro requerimento aprovado, nobre Deputado Geraldo Thadeu, por 15 minutos, começando às 10h49min e terminando às 11h04min.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sras. e Srs. Deputados, Sr. Brigadeiro Presidente da INFRAERO, José Carlos Pereira, dá para ver muito bem que, até pelos questionamentos de nosso Relator, Deputado Marco Maia, que o senhor é um homem muito preparado, com muita experiência, visto aqui o seu currículo na Força Aérea Brasileira. Vejo que o senhor está muito tranqüilo.

Agora, gostaria de perguntar a V.Exa.: o senhor convenceu praticamente nos questionamentos, mas tem uma questão que ficou devendo, a questão do cancelamento do vôo, quando o senhor diz que a empresa não pode adiantar o seu vôo, que será punida com uma multa pesada, e que não pode atrasar também, que ela tem que prestar, mas não ficou claro na questão do cancelamento de vôo, se é uma regra, se a empresa é punida, o que acontece com a empresa. E aqui a grande preocupação dos Deputados e das Deputadas, notei que é uma questão que incomoda muito, principalmente, chegando, lá, no painel e ver que seu vôo está cancelado. Uma outra questão também, Brigadeiro, é a questão da atualização do painel, porque, quando o senhor disse que as empresas que têm os vôos determinados, os horários determinados, as rotas determinadas, e tudo aquilo é lançado no painel, as modificações não são atualizadas, elas não... E eu volto a dizer que um dos grandes problemas que poderia evitar muitas dificuldades para o usuário é que, hoje, os grandes aeroportos das grandes Capitais são longe das cidades e chegam lá crianças, pessoas de idade, pessoas doentes, e tem todo tipo... O senhor está cansado de ver, agora, com essa crise, o que poderia ser feito para a



atualização permanente e as explicações das empresas. As empresas têm de, elas teriam de ser obrigadas a oferecer todo tipo de informação ao usuário. Se isso não consta das obrigações dessas empresas, tem de passar, daqui para frente, a ser obrigatório que elas prestem conta de tudo o que está acontecendo com seus vôos.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, concordo plenamente com o senhor. É uma questão de regulação, Deputado. O Deputado Gabeira tinha falado antes nas ligações *on-line*, por exemplo, que poderiam existir entre a INFRAERO e as empresas aéreas. Considero isso uma hipótese, viu, Deputado, com todo respeito às empresas aéreas e tal, mas as empresas não, não... tenho certeza de que elas não gostariam de abrir seu sistema para entrarem, penetrarem diretamente pela INFRAERO ou qualquer outra coisa. Existem riscos altos nisso, e nós sabemos. A questão, Deputado, e isso aí. Eu garanto ao senhor que a ANAC está estudando isso, tenho conversado com os companheiros lá, da ANAC, particularmente com o Dr. Milton Zuanazzi e com a Dra. Denise, há necessidade de a empresa ser penalizada, mas duramente penalizada, na medida em que ela não transmitir informação correta ao seu passageiro, seja através de um painel da INFRAERO, que ela fornece, seja através de um painel que ela mesma crie, mas ela precisa informar. No auge da crise, num daqueles dias de crise, a ANAC, Deputado, convocou uma reunião e chamou a INFRAERO, a Aeronáutica e todas as empresas aéreas do Brasil, mesmo as empresas pequenas foram chamadas, houve uma reunião na ANAC para se discutir só isso: como manter os passageiros informados das coisas. A ANAC pediu insistentemente colaboração, todo mundo se propôs a colaborar, e realmente havia um espírito colaborativo muito forte, e saímos dali convencidos de que: o.k., daqui para a frente as coisas vão funcionar. Só que estávamos, nós todos estávamos numa trilha onde o ator principal não éramos nós que estávamos na sala, o ator principal era o controle do tráfego aéreo, e esse nem mesmo informava coisíssima nenhuma. Então, foi uma frustração enorme, a partir daquela reunião, que as coisas não funcionaram. Mas foi um bom início, foi um bom início, a ANAC tem experiência já disso. E acredito, Deputado, que é uma questão, agora, de regulamentação forte, lei muito forte, que obrigue as empresas aéreas a, se não botar no painel, pelo menos, imediatamente, chamar seus passageiros e



informar, porque é inadmissível que o senhor tenha seu voo cancelado e o senhor saiba disso através do painel do aeroporto!

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Ou atrasado ou com 4 horas sem nada.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Sim, por 4 horas, 5 horas.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - É.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Isso é absolutamente inadmissível. E cabe, Deputado, cabe a legislação de proteção ao consumidor.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Vou dar um exemplo ao senhor. Estávamos no aeroporto aqui de Brasília, é um exemplo dos milhares que aconteceram. Uma empresa, 2 empresas com o mesmo voo para Belo Horizonte, para Confins. Uma com seus passageiros no horário correto, decolando, normal, tudo; a outra empresa informa: *“Está chovendo em Belo Horizonte. O tempo está fechado”*. Para uma, não estava, para a outra, estava. Isso aí é um pequeníssimo exemplo da falta de respeito com o usuário, porque, quando as empresas dizem que querem tratar melhor o usuário, que querem dar melhor serviço ao usuário... Então, o que é que está faltando? Está faltando uma posição mais firme ou da INFRAERO ou da ANAC com as empresas, que estão desrespeitando os usuários em milhares de tipos de problemas que estão acontecendo. Agora, gostaria de dizer ao senhor. O senhor disse que o excesso de passageiros, de um momento para outro, a falta de aviões, quer dizer, reduzir os aviões — mas, as empresas colocam que os aviões, hoje, têm uma capacidade maior de passageiros. O cancelamento de voo, atrasos, todos os tipos de problemas. A INFRAERO tem-se reunido com a ANAC, com as empresas, com a Aeronáutica? O que tem sido feito, nessa crise toda, para melhorar esse sistema que está aí?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Têm havido, têm havido, sim, Deputado, muitas conversas, muitas reuniões. Agora, Deputado, a solução passa necessariamente pelo repensamento da malha aérea brasileira. Hoje, Deputado, o senhor tem uma malha tão integrada... Uma malha integrada é muito boa, mas, num país pequeno! Numa Bélgica, numa Suíça, isso seria maravilhoso, mas, num país do tamanho do Brasil, uma malha muito integrada é terrível! Um avião decola em Porto Alegre e vai até Macapá!



O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Seria uma questão do sistema de conexão que as empresas adotaram?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Exatamente, Deputado. Então, um avião que decola em Porto Alegre e faz Florianópolis, Curitiba, Belo Horizonte, Salvador, para chegar em Macapá às 4 horas da manhã, qualquer coisa errada que acontecer nesse avião, um passageiro passa mal, ele precisa ser retirado do avião, atrasou 4 minutos; teve de desviar de uma nuvem, atrasou mais 4 minutos. Acabou o sistema inteiro! Isso é como um dominó! Essa coisa vai caindo e o último passageiro, o que vai pegar em São Luís para chegar a Macapá, vai sempre, sempre que esse passageiro for pegar o avião dele, ele vai estar com 1 hora, 1 hora e meia de atraso, e vice-versa!

(Intervenção fora do microfone. Ininteligível.)

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Agora entra a questão das conexões. No momento em que o avião, então, uma conexão é perdida...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - *(Ininteligível)*, de 2 minutos, isso é um problema também.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Esse é outro problema! Deputado, eu lhe digo uma coisa com absoluta segurança. Nós temos, por exemplo, necessidade de ampliar o aeroporto não sei qual porque ele está congestionado. O senhor veja o aeroporto de Brasília. O senhor vai a Brasília às 2 e meia da tarde, aquele aeroporto está às moscas, não tem absolutamente ninguém naquele aeroporto! Aí, o senhor chega lá às 19h30min, é um inferno no aeroporto! A concentração, as horas de pico... Se — é apenas uma hipótese, estou apenas hipoteseando — nós dividíssemos ao longo das 24 horas do dia todos os vôos existentes, Deputado, certamente não precisaríamos aumentar o aeroporto de Brasília, por exemplo. Com certeza que não precisaríamos! Agora, é possível fazer isso? Ao longo das 24 horas colocar todos os vôos? Não. Tem questão de mercado, tem questão...

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Aí, as empresas dizem que esse sistema de conexão é para que as passagens sejam de custo menor e que viabilize as pessoas a usarem mais a aviação. Agora, pelos problemas que estão acontecendo e que devem, se continuarem, piorar, acho que tem de haver um novo sistema de engenharia de trânsito aéreo para que isso possa ser resolvido.



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Sem dúvida nenhuma, Deputado. Esse sistema, essas malhas profundamente integradas com esse sistema de conexão, evidentemente, faz cair o preço da passagem. Lógico que o preço da passagem cai! Mas, por outro lado...

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Mas por outro lado, corre o risco desse caos aéreo que tivemos também, não só...

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Exatamente, exatamente.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Agora, falando em caos aéreo... Tenho que andar um pouco rápido, porque não tenho tanto tempo como o nosso Relator. Mas acho que, aí, o senhor...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ainda tem 4 minutos.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - O controlador. Entendi muito bem o que o senhor quis dizer. Controlador. Muitos deles são profissionais liberais, saem de lá e vão trabalhar na iniciativa privada. Acaba sendo um bico ser controlador ou trabalhar fora da profissão de controlador? O que passa a ser um bico para ele?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - A questão crucial não é bem essa, Deputado, na minha opinião. Desculpe. É que aquela hora de folga que ele tem é para descansar do estresse.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - O senhor não acha que tinha de ter um regulamento rígido para que realmente aquele controlador que vai para a iniciativa privada fazer bico, que ele continua estressado e que ele, depois, pode causar a morte de 154 pessoas, como o acidente que ocorreu? Ele não deveria ser rigorosamente fiscalizado e fazer cumprir o trabalho dele dentro do que ele foi contratado?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, essas são as questões humanas. O homem tem tempo disponível, que é para repousar. Ele, por iniciativa própria, decide que não vai repousar e vai exercer uma outra atividade. Nessa outra atividade, ele não descansa, logo não desestressa para a atividade principal, para a qual ele deveria estar desestressado.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - E coloca em risco milhares de vidas aí.



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Pois é. É o caso do motorista de caminhão que dirige dormindo, dirige com sono e assim por diante. É uma questão séria, Deputado, concordo com o senhor. Essa é uma questão muito séria. Agora, uma contra-argumentação: *“Ah, mas se ele ganhasse bem, ele não precisaria ter...”*

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Ele pode ter um aumento agora, mas daqui a alguns dias, ele vai entender que ele é o mais importante de todos, ele vai querer outro aumento. E aí?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - A argumentação de que se tivesse um bom salário, ele não precisaria procurar uma outra atividade, viveria bem com aquilo, é contestada também, porque a maioria dos seres humanos, se tiver tempo para ganhar dinheiro, ele vai ganhar dinheiro, não interessa o quanto ele já tenha, não é, Deputado?

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Brigadeiro, como o tempo está terminando...

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

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Eu gostaria só de... O senhor interinamente aí neste cargo. O senhor foi chamado para, numa emergência talvez, dá a entender na entrevista que o senhor deu aqui no jornal catarinense, o senhor acha que, quando o senhor assumiu, a INFRAERO é um abacaxi muito grande?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Eu fui inicialmente para a INFRAERO para a Diretoria de Operações. O Presidente me chamou para a Diretoria de Operações, houve um problema lá, um companheiro saiu, passei 7 meses na Diretoria de Operações. E entendo perfeitamente, embora ninguém precisasse me dizer, que o Deputado Carlos Wilson era Presidente, estava saindo para se candidatar Deputado, realmente tinha que desincompatibilizar, e alguém tinha que assumir até a eleição, ou pelo menos até o final do ano, o mandato. Foi assim que eu entendi a minha indicação.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Mas eu entendi aqui pelas declarações do senhor que, se o senhor fosse efetivamente ficar no cargo, o senhor iria fazer uma reformulação completa, absoluta, um planejamento e que ia mudar muita coisa, reestruturar a empresa, planos estratégicos, a questão de reformas dos



aeroportos, que é o nosso calcanhar de Aquiles, a rentabilidade, uma maior rentabilidade, não queremos arrecadar mais, mas não queremos ser roubados. Eu gostaria que o senhor falasse sobre isso. Roubado como?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Nós estávamos ainda há pouco conversando sobre a SATA, e eu citei para o senhor 2 bilhões e 600 milhões que nós temos de dívida com a VARIG, VASP, Transbrasil têm de dívida conosco. Deputado, com 2 bilhões de reais nós construiríamos um novo aeroporto, o aeroporto metropolitano de São Paulo e ainda construiríamos mais 2 aeroportos na Amazônia, tranqüilamente, e melhorava muito.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Então os senhor acha que essa dívida acumulada dessas empresas foi um roubo contra a INFRAERO.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Eu não diria roubo. O roubo caracteriza uma ação de força, uma pistola...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado Geraldo Thadeu, nós gostaríamos imensamente de continuar ouvindo V.Exa., mas o tempo se esgotou.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - É só mais uma pergunta para concluir, Sr. Presidente, que é muito importante. Na questão do Aeroporto de Congonhas, o nosso Relator tão bem argüiu a respeito do relatório do Tribunal de Contas. Quantos aditivos foram feitos nessa reforma do Aeroporto de Congonhas? O senhor tem aí em mãos? Quantos aditivos e qual o valor percentual com referência ao custo da obra?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Decorado não, mas já entrego para o senhor.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Eu sei que é um....

E encerro agradecendo ao nobre Presidente, a sempre paciência que tem tido com todos os colegas Deputados aqui, mas são perguntas importantes também.

Muito obrigado.

Se o senhor tiver condições, fornece quantos aditivos foram feitos e qual o percentual com referência ao custo da obra, a somatória dos aditivos.



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, eu não tenho aqui, eu prometo ao senhor que rapidamente meu pessoal vai descobrir isso aqui e passar para o senhor.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Enquanto o Brigadeiro, com a sua assessoria, faz a pesquisa, vamos passar ao próximo inscrito para ganharmos tempo.

O nobre Deputado Gustavo Fruet, por 10 minutos, começando às 11h06min e terminando às 11h16min.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Brigadeiro, bom-dia, seja bem-vindo.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Pois não.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Serei muito objetivo. Peço a compreensão do senhor se, em função da formatação dos depoimentos, eu vou priorizar algumas perguntas. Se for possível responder agora ótimo, senão me envie informação. Mas destacando, seguindo a linha estabelecida inclusive pelo Relator, e aí ressaltar a importância das auditorias do Tribunal de Contas, que são elementos importantes até para permitir se é contraditório, e o esclarecimento. Então, vou pôr em 3 linhas: as atribuições, infra-estrutura, receitas e despesas. Vou tentar aprofundar esses temas. E com relação às denúncias. Ainda é um tema difícil de ser tratado também por esta Comissão — estava no Senado —, mas também entendo que é importante recebermos ainda algumas informações para que se possa ter um esclarecimento aprofundado e não simplesmente levantar suspeitas, porque não é o objetivo. Falo isso em respeito à formação de competência da Aeronáutica e pela experiência do senhor também já na INFRAERO.

Só para começar, Brigadeiro, quanto tempo o senhor está na INFRAERO? O senhor foi diretor de operações, atualmente é presidente. O senhor já estava na INFRAERO ou não?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Eu assumi a presidência no dia 27 de março do ano passado.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Mas o tempo que o senhor já estava na empresa antes?



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Em agosto foi o primeiro período no (*ininteligível*).

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Bom, então, com relação às atribuições, eu apresento as perguntas em respeito à ordem unida e de hierarquia estabelecida pelo nosso Presidente.

Mas a primeira é a seguinte: houve a implantação da ANAC, houve a criação do Ministério da Defesa. Historicamente, a empresa e o setor foram administrados pela Aeronáutica. E falo isso com todo o respeito, reconhecendo a competência da instituição. No Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso foi nomeado o primeiro civil para a INFRAERO. O Presidente Lula assume e nomeia um civil para a INFRAERO. Substitui o civil novamente por um militar. Eu pergunto para o senhor: como é que foi essa transição, na sua avaliação, do DAC para a ANAC? É uma transição já resolvida? Na sua avaliação, o critério de nomeação para a ANAC é um critério adequado, analisando o perfil técnico? Na sua avaliação, a indicação política é um instrumento positivo ou negativo para a composição da Agência? E na sua avaliação, a presidência de uma instituição como a INFRAERO ser de um militar ou de um civil significa mais ou menos competência, significa mais ou menos controle, significa existência ou inexistência de corrupção?

Isso para entender se essa transição está completa e quais os desafios na sua consolidação.

Da mesma forma, dentro da linha apresentada até pelo Relator, que consta do relatório do Tribunal de Contas, quando se fala em articulação institucional. Eu também pergunto para o senhor se é política na INFRAERO contratar novos controladores civis.

O senhor já deu uma opinião sobre a questão da chamada desmilitarização. Mas se a INFRAERO está sendo questionada ou foi provocada a contribuir com relação a esse tema, ou seja, ampliar ou não o quadro, defender ou não a desmilitarização.

E ainda objetivamente com relação a essa questão de atribuições: no seu período, algum controlador sindicalizado foi contratado por algum cargo de confiança ou comissionado na INFRAERO? O senhor manteve todos os diretores da empresa ao assumir? E especificamente — e aqui falo também com todo o cuidado — quais



os motivos de terem sido demitidos em abril deste ano, conforme noticiado pela imprensa, o Superintendente de Planejamento e Gestão, o Sr. Fernando Brendaglia de Almeida, do advogado Napoleão Lopes Guimarães Neto; e determinada perda dos cargos de Diretor Comercial, José Wellington Moura, e da assessora da Presidência Márcia Chaves. Com relação à arrecadação e ao segundo ponto, receitas e despesas, eu insisto aqui, aprofundando o que já foi explorado pelo Relator, a afirmação da auditoria do Tribunal de Contas que afirma que da análise dos documentos e informações disponibilizados constata-se que a sistemática de distribuição dos recursos arrecadados em face das tarifas é regrada ainda hoje pelo que determinou um ofício de 99, não havendo instrumentos posteriores que tenham alterado essa forma de repartição de recursos. Essa equipe de auditoria da tal empresa fez referência ao ofício mencionado como determinante do quanto que deveria ser repassado à SEFA e o quanto que ela deveria reter em seus cofres, o que atesta a contemporaneidade do suposto no citado ofício. Eu vi hoje que foi enviado pela INFRAERO uma resposta a essa indagação. Ou seja, a INFRAERO defende a mudança dessa sistemática, consignando que houve alteração com relação aos percentuais, criando-se o chamado Fundo Aeroviário. Parece ser uma conta comum junto com o fundo aeronáutico.

Com relação às taxas, vou, por brevidade, até repassar a pergunta. Mas, com base na análise dos documentos enviados pelo Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro e do SIAFI, os dados disponíveis que foram possíveis de ser constatados, verifica-se o seguinte: as cópias das pré-propostas, bem como das propostas de custeio e investimento no sistema de 2004 a 2007, que foram lançadas no Sistema Integrado de Dados Orçamentários para as ações Operação e Manutenção de Equipamentos e Sistemas de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro e Desenvolvimento e Modernização do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro apresentam déficit em todos os anos entre o planejado e o efetivamente orçado, como descrito. E aqui não quero confundir com a explicação que o senhor já deu com relação àquela questão do limite de 90 milhões e que poderia representar um déficit de aproximadamente 580 milhões para o sistema. Eu me refiro especificamente a esses 2 programas.



O valor acumulado também, coincidentemente, é próximo de 590 milhões de reais. Ressalta-se ainda que o acumulado das diferenças entre as pré-propostas e o teto estabelecido pelo Ministério do Planejamento chega a esse valor aproximado, de 590 milhões, próximo da média das propostas apresentadas. Quando se analisa a dotação disponível para execução, observa-se uma grande concentração de gastos em outros serviços e em terceiros, em torno de 47%, em 2006. E, na análise por subelemento, até onde foi possível chegar no SIAFI, constata-se um gasto em serviço técnicos profissionais de 58%.

Então, pergunta-se: qual a real finalidade desses gastos e por que serviços técnicos profissionais? Qual o reflexo do não-atendimento das propostas planejadas e não orçadas ao longo dos anos no sistema?

Eu pergunto isso também pela experiência do senhor no setor. E chamo a atenção para o fato de que nós recebemos hoje mais um acórdão do Tribunal de Contas da União, que apresenta uma série de sugestões com relação à melhora de controle e dos sistemas da INFRAERO. Então, eu faço esse destaque, até para que, posteriormente, se for possível, o Relator pedir as posições da INFRAERO com relação a esse acórdão, que é do dia 6 de janeiro.

E, por fim, pelo pouco tempo, só para constar, Sr. Presidente: primeiro, o Procurador Lucas Furtado disse que a INFRAERO é uma caixa-preta, o senhor concorda? Faço essa observação também diante da importante observação que o senhor apresentou hoje com relação à diferença de construção — o investimento na construção civil, rodoviário e no aeroporto. Mas que o Procurador afirma, e eu vi isso no depoimento que ele deu também no Senado, que preços de insumos, que são igualmente utilizados nesses diferentes setores, segundo ele, segundo as auditorias, acabam tendo um sobrepreço. É evidente que não tivemos dados dessas auditorias, mas, desde já, como o assunto foi provocado, eu pergunto para o senhor.

E, por fim, se for possível constar e já para enfrentarmos essas situações, quais os problemas com irregularidades nos Aeroportos de Salvador, Fortaleza, Congonhas e Macapá — de Macapá, o senhor já falou, inclusive da providência adotada pela INFRAERO — e quais as regras para a concessão de espaços para comércio e publicidade nos aeroportos.



Eu deixo esses questionamentos. Apresento depois ao Relator uma série de outros questionamentos que podem buscar esclarecimentos com a INFRAERO, mas faço um destaque ao final: a ANAC nos mandou hoje também um parecer da Procuradoria. Há uma discussão muito na relação ANAC e as empresas e ANAC e a INFRAERO. O Presidente de ANAC afirmou que não fez nenhuma, não lançou nenhuma multa contra a INFRAERO, em atenção a uma orientação da Procuradoria Jurídica da ANAC. E, segundo esse parecer, a ANAC não lança multas ou nenhuma medida contra a INFRAERO porque a INFRAERO é submetida a regime jurídico privado, e nenhuma das condutas tipificadas no Código Brasileiro da Aeronáutica inclui algum trabalho exercido pela INFRAERO, que exerce a administração aeroportuária. É evidente que esse tema é interessante até para vermos — e chegou aqui uma informação da ANAC que há mais de 4 toneladas de documentos com relação às infrações que foram lançadas. Não será possível uma análise dessas, mas estamos falando do Código Civil, estamos falando do Código do Consumidor e justamente de qual a razão da existência de uma Agência se ela não tem eficácia para obter o resultado em casos de infração.

Por isso, insisto com o senhor com relação à formatação do sistema. Se há harmonia, se há conflito, se está bem resolvida essa transição do DAC para a ANAC e a implantação também do Ministério da Defesa.

Uma última observação, Presidente, com todo o respeito ao Ministro da Defesa, para encerrar, mas até agora não se fala no Ministro na Defesa e no Ministério da Defesa. Falo isso com respeito à história do Ministro Waldir Pires, mas é como se fosse algo inexistente na administração de um sistema tão relevante, que gera tanto impacto, o que demonstra que ainda não consolidou esse relacionamento.

Obrigado, Brigadeiro, e mais uma vez o senhor, por favor, não veja de forma alguma como agressividade os questionamentos apresentados.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Deputado Gustavo Fruet usou integralmente o seu tempo. E o tempo é para fazer a pergunta e o depoente dar a resposta naquele prazo. Acho, porém, que foram relevantíssimas as questões que o Deputado Gustavo Fruet levantou hoje aqui. Então, proponho aos senhores presentes um tempo para o nosso Brigadeiro responder, sem que isso gere direitos



adquiridos a outros, jurisprudência (*risos*) desse fato, mas a oportunidade do nosso brigadeiro fazer a exposição que ele não fez inicialmente.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Presidente.

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

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Concordo nessa ...

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Vira norma, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Concordo, mas acho que devemos adotar como norma que, nas próximas vezes, se novamente ocorrer isso, que fique como uma norma, que vai se usar exclusivamente aquele tempo, porque senão todos nós....

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

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - ... passaremos a usar os 10 minutos para fazer as perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É evidente.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Então, tudo bem, podemos aceitar pela relevância, até para não se dizer aqui que estamos truncando a CPI, mas acho que a norma deve ser respeitada. São os 10 minutos, senão eu também vou fazer pergunta de 10 minutos e esperar que as respostas sejam em outros minutos adiante. Por isso, frisei: só se for com a concordância de todos.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Até porque existe a reinscrição.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Isso é muito seletivo e não gerará direitos futuros.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - O problema é que abre uma brecha importante.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Só pode ocorrer isso se todos estiverem de acordo. Se um estiver contra, o tempo já foi esgotado.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Estou de acordo, Sr. Presidente, até porque são relevantes as solicitações do Deputado Gustavo Fruet.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, todos de acordo? Não gera jurisprudência? Ninguém vai poder dizer: "*Presidente, o senhor concedeu, então, agora...*"

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Nem ele mesmo vai poder utilizar.



O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Sr. Presidente, há concordância, mas — e isso é natural — a argumentação da relevância sempre vai existir daqui para frente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sim, sem dúvida, mas não se pode invocar isso como um direito, porque aí eu fico numa situação difícil. São V.Exas. todos que estão concordando, sem exceção. Não é o arbítrio do Presidente.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - As normas ou existem para ser cumpridas ou para serem descumpridas. Tem de ver como é que vai ser.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Claro, eu só quero defender aqui a posição do Presidente.

Então, nobre Brigadeiro, V.Exa. está com a palavra.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - O.k., Presidente, eu tentarei ser rápido e objetivo. Deputado Gustavo Fruet, quando passou o período militar da INFRAERO, na verdade foram 3 civis que entraram, o Dr. Perrone, o Dr. Boni e depois o Deputado Carlos Wilson. E, aí, eu voltei como civil também. Bom, o senhor se referiu à questão do perfil técnico. É evidente, Deputado, que é muito importante que uma área técnica seja administrada por alguém com perfil técnico, mas perfil técnico não significa ... Ele, sozinho, não significa nada. Eu conheço pessoas de brilhantes perfis técnicos e que não têm capacidade de administrar coisíssima nenhuma. Então, o problema crucial não é o perfil técnico, é realmente a capacidade do indivíduo de lutar pelo interesse público, de ter a visão macro de uma empresa estatal, é muito mais do que o perfil técnico. Eu acredito nisso. Então, aquele dilema, que eu acho um falso dilema: um político ou um técnico, um técnico ou um político. Existem locais, Deputado, onde não cabe alguém que não seja técnico, é evidente. Na sala de cirurgia tem de ter um médico cirurgião. Na torre de controle não pode ter uma indicação política, ou o senhor pode ter o controlador técnico recebendo uma indicação política, isso é outro modo de ver as coisas. Então, claramente, determinadas funções têm de ser exercidas por técnicos, outras podem ser exercidas por indicações políticas. Em ambas, há de ser pessoas inteligentes; segundo, há de ser pessoas honestas; terceiro, há de ser pessoas patriotas para trabalhar numa empresa estatal. Esse é o meu ponto de vista, não vejo dilemas graves de ser político ou não ser político, não. A questão se é civil ou militar, essa é



um pouco mais complicada, porque os militares, queiram ou não, quem passa 47 anos no quartel não perde determinados valores da vida militar, mas são valores bons, viu, Deputado, do tipo “não abandone um companheiro numa trincheira, ferido”, ou “bote ele nas costas e vá com ele” ou “fica todo mundo na trincheira”, coisas desse tipo que não são muito comuns, às vezes, fora da área militar, com todo respeito a todas as áreas. Com relação à corrupção, Deputado, eu acho que corrupção é intrínseca ao ser humano, está no DNA do ser humano: civil, militar, político, técnico, religioso. Acho que a corrupção faz parte, no meu entender também — e aqui estou emitindo uma opinião pessoal. A única forma, na minha opinião, de conter a corrupção é através de ações da mais alta violência, e quando digo violência é ação realmente potente contra a impunidade, ou seja, é realmente o Código Penal, a Polícia, o Poder Judiciário e a penitenciária, nessa ordem. Acho que no momento em que isso for instituído, ela cai. É uma opinião, apenas uma opinião. O senhor falou em novos controladores civis na INFRAERO. Nós estamos formando controladores. Neste momento, eu estou formando 40 controladores, mas não para reforçar, é para repor o meu quadro natural. São pessoas que se aposentam e vão embora. Não estamos aumentando o quadro por causa de nenhum problema na INFRAERO. Durante pouco tempo, Deputado, bem pouco tempo, 1, 2 dias, chegou-se a raciocinar, em algumas conversas, que a INFRAERO poderia, gradativamente, aumentar sua participação no controle do tráfego aéreo desse nível em que já está, no nível de torre de controle, de pequenos centros de aproximação, e, com isso, liberar militares para a Aeronáutica. Por exemplo, uma torre de controle de uma cidade pequena, onde militares da Aeronáutica lá estão. Esses militares poderiam voltar para controlar o grande espaço brasileiro, e esse pequeno aeroporto poderia ficar com a INFRAERO, e nós assumiríamos como civis. Seria uma forma de “desmilitarizar”, entre aspas, mas essa idéia não progrediu, e a resposta que dou para o senhor é negativa: nós não estamos cuidando disso. As formações que tenho hoje são apenas para repor o meu próprio efetivo. Eu escrevi aqui uma questão: “controlador sindicalizado”, alguma coisa assim, não...não...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - *(Fora do microfone.)* Se alguém era contratado.



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Ah, sim. Não, não tivemos nenhuma cessão de controlador de vôo para cargo de confiança, não. Cargo de confiança, sindicato... Sindicato, eu não sei, eu realmente não sei se no nosso sindicato eu tenho algum controlador de vôo que esteja servindo ao sindicato. Isso aí eu não posso garantir ao senhor. É possível que tenha, é possível que tenha. Eu, quando assumi a presidência, não removi nenhum diretor, não mexi na diretoria, a não ser a minha própria. Quando eu saí, aí, sim, eu tive que colocar um outro para ficar no meu lugar. O senhor falou dos afastamentos, o senhor citou o Sr. Fernando Brendaglia, o Dr. Napoleão, Dr. Wellington, a Márcia Chaves. Eles foram afastados por solicitação da Controladoria-Geral da União. A Controladoria se dirigiu ao Ministro da Defesa, formalmente, e solicitou ao Ministro da Defesa que cautelarmente afastasse essas pessoas, esses funcionários. O Ministro da Defesa entendeu que ele não poderia, de mão própria, fazer isso. Então, foi submetido ao Conselho de Administração da empresa, de que ele é o Presidente, o Ministro da Defesa, e, aí, sim, o Conselho de Administração concordou, e eles foram afastados por recomendação da Controladoria-Geral da União. Com relação à receita e às despesas, o senhor citou o tal do Ofício nº 01/99, aquele da Aeronáutica. Esse Ofício nº 01/99, desde 1999 cria problema, porque, na verdade, ele não foi corrigido. Ficou como sendo o único documento normativo. Mas outros documentos que não invalidam o 01/99 ocorreram ao longo desse tempo e, de alguma forma, normatizaram isso. Nesse momento, o Ministério da Defesa instituiu um grupo de trabalho que vai cuidar de corrigir o Ofício nº 01/99. Então, acredito que em pouco tempo esse grupo de trabalho vai apresentar as propostas dele. A outra pergunta que o senhor fez foi a respeito da questão do planejado e do realizado do orçado. Pode ser que eu tenha me enganado, Deputado, mas pelo que entendi, uma parte do que o senhor falou poderia ter sido referente à Aeronáutica, ao sistema como um todo. *(Pausa.)* Ah, está aqui, o.k. É, Deputado, isso aqui é tudo controle da Aeronáutica. O Fundo Aeronáutico é controlado pela Aeronáutica, e o Fundo Aeroviário é controlado pela ANAC. A INFRAERO não participa de nenhum deles, apenas contribui, mas não participa. O senhor se referiu ao novo acórdão. Deputado, não conheço, saí cedo lá da empresa, não tive tempo de ver. Depois, eu gostaria de ver até, se fosse possível. O nosso procurador, Dr. Lucas Furtado, ele se



referiu realmente à caixa-preta da INFRAERO e à questão dos insumos. É evidente, Deputado, que brita é brita. Brita é brita para aeroporto, é brita para tudo, brita é brita. Mas existem realmente algumas coisas que são bastante diferenciadas. Essa é uma questão técnica, e eu não sou engenheiro, Deputado, mas eu tenho muita esperança de que os técnicos da Caixa Econômica Federal, muito especializados nisso, com engenheiros muito especializados consigam chegar a um acordo. Eu já ouvi história de que brita aeronáutica é diferente da brita da estrada. Para mim, não é, mas há uma discussão de engenharia, que é complexa nisso aí.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Há britas que têm consistência.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - É. Ali no fundo — meus engenheiros estão por ali —, devem estar horrorizados com o que estou falando, mas é assim mesmo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deixe-me dar esse *feedback*...

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - É que obra de aeroporto é mais que brita.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Muito mais que brita.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Como eu fui Presidente de uma empresa de trens, sei que a brita que vai nos trilhos é diferente da brita que vai na construção normal. É outra brita.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Deve ter mais que isso.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Outra questão que o senhor fez foi com relação à irregularidades no Aeroporto de Macapá. Deputado, tenho aqui as irregularidades encontradas pelo TCU: sobrepreço, restrição ao caráter competitivo da licitação, execução orçamentária irregular, sub-rogação irregular de contrato, ausência de justificativa para preço acima dos de sistema de referência, projeto básico executivo deficiente, execução de serviço sem formalização de contrato aditivo, inexistência de documentos técnicos da obra. A planilha orçamentada prevê verba de 3 milhões a título de mobilização. Esse é o elenco de Macapá. O outro foi Fortaleza. Aeroporto Pinto Martins, Fortaleza. Irregulares apresentadas pelo TCU: restrição ao caráter competitivo da licitação, projeto básico executivo deficiente, deficiência grave de fiscalização, irregularidades graves concernentes ao aspecto



ambiental e superfaturamento. Fortaleza. Campo Grande. *(Pausa.)* Um minuto só. Fortaleza, essa auditoria foi feita em maio do ano passado.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - *(Fora do microfone.)* - Que ano foi Fortaleza?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Início da obra... a obra de Fortaleza é de 2000... início de... não, não. O novo terminal de Fortaleza foi iniciado em 2002, se não me engano. Mas a gente pode levantar aqui o dado com precisão. De Campo Grande, eu não tenho registro aqui, o Tribunal não auditou Campo Grande. Nossa auditoria fez uma auditoria lá. Em Salvador... Salvador é um caso muito antigo. Ele, inclusive, já transitou em julgado no Tribunal de Contas. Eu não tenho os dados aqui, porque realmente é bastante antiga a questão de Salvador. Mas eu... anota aí que eu vou preparar o de Salvador para...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O senhor lembra quando foi feita a obra?

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Foi em 2000 que terminou.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Ah, o senhor fez outra pergunta com relação a regras para a utilização de mídia aeroportuária. No momento, nós utilizamos rigorosamente a Lei nº 8.666. É feita a licitação, a não ser naqueles em que a própria Lei nº 8666 diz que não pode. Existe uma tabela em cada aeroporto brasileiro — posso até deixar essa tabela aqui com a Comissão —, e para cada aeroporto existem preços que são colocados, preços médios. E é tudo feito pelo pregão eletrônico ao contrário: quem pagar mais fica com a mídia. Assim que é feito: Lei nº 8666, pregão eletrônico.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pronto?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Tinha uma outra coisa. Tinha mais alguma pergunta, Deputado?

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - *(Fora do microfone.)* Não que eu tenha feito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O.k. Então, vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado André Vargas, começando às 11h34min e terminando às 11h44min.



O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Bom, em relação a essa questão do Tribunal de Contas da União, acho que é importante, importantíssimo — e não só para essa Comissão — nós entendermos um pouco o fluxo de como é que funciona, porque nem sempre aquilo que sai na imprensa como parecer do Tribunal de Contas da União é um parecer conclusivo. Pareceres preliminares são considerados conclusivos. Então, ao final, gostaria que V.Exa. comentasse sobre isso, mas vou fazer um elenco de questões.

E, nesses pareceres preliminares, é considerado sobrepreço 10% a mais do valor da obra. Toda vez que — e a política é assim mesmo — se fala em CPI do Tráfego Aéreo, fala-se que o Governo, a base governista teria um temor quando se chegasse à INFRAERO, trabalhando muitas vezes pela desinformação e não propriamente pela informação, considerando eventuais pareceres preliminares pareceres conclusivos, que só o são quando passam pela Corte do Tribunal de Contas da União. E até chegar lá, é natural que haja o espaço de defesa, seja da construtora, seja da INFRAERO.

Então, é importante, quando abordarmos a questão, percebermos em que fase se está da contradita dos questionamentos. Mas algo relevante, fundamental que tem sido dito é que, quando sai na imprensa, nem sempre as declarações estão respaldadas em documentos. O mesmo Procurador Lucas Rocha Furtado que aqui usou uma frase considerando a INFRAERO uma caixa-preta, ele mesmo assina um documento, de 22 de maio de 2007, solicitando ao Tribunal de Contas, ao Pleno, autorização e encaminhamentos em relação a alguns questionamentos que a INFRAERO faz — isso é importante dizer —, principalmente na linha de um raciocínio que serve para obras feitas neste Governo e serve para obras feitas no Governo anterior.

Quando se fala em Salvador, foi apontado pelo Tribunal de Contas da União um superfaturamento, um sobrepreço de 34,5 milhões, mais ou menos. E, depois das contraditas, ao final, em torno de 7 milhões de reais — uma obra de 190, quase 200 milhões de reais. Eu estou falando do Governo anterior, que passou pelo mesmo procedimento por que agora passam obras deste atual Governo, cujos projetos foram feitos também no Governo anterior.



Então, veja: é importante termos cautela e moderação para avaliarmos e para, eventualmente, a partir da CPI, pautarmos a imprensa. E pautarmos a partir de uma visão absolutamente imparcial ou mesmo preliminar. Isso pode acontecer com os outros pareceres preliminares, que podem, ao final, depois de 4 anos, 3 anos, 5 anos... E quando é na CPI, a CPI se realiza num determinado tempo. Então, é importante essa moderação.

O mesmo Procurador, portanto, encaminha um documento ao Pleno solicitando seja submetido o material encaminhado pela INFRAERO à apreciação do SECOB, que é um órgão interno do Tribunal de Contas, para sua crítica aos preços apresentados, bem como para avaliar a possibilidade da relação de serviços apresentados, servindo como base de referência para obras aeroportuárias. Ou seja, o Tribunal de Contas, o Procurador e, depois, subseqüentemente, inclusive o Pleno concluem que eles não têm referência própria para julgar sobrepreços em obras aeroportuárias. E, aqui, às vezes de forma jocosa, a gente fala de brita — mas um aeroporto não é feito só de brita, bem provavelmente, eu não sou engenheiro, mas imagino. Ou seja, pede o Procurador, posteriormente à avaliação da SECOB, determinado à Caixa Econômica Federal que avalie a adequação de preços informados pela INFRAERO aos preços de mercado, para fins de inclusão, criação do módulo SINAPI aeroportuário, que V.Exa. bem colocou. Ou seja, em maio de 2007, há uma vontade do Procurador do Ministério Público de que o Tribunal de Contas da União o faça.

Ao final desse procedimento, logo em seguida, o Pleno, o Ministro Benjamin Zymler, que é Relator, e Walton Alencar Rodrigues, nesse caso, o Presidente, concordam, ou seja, acordam: *“Vistos, relatados e discutidos os autos da presente representação efetuada pelo Procurador-Geral”* — aquele que a imprensa disse que disse, ou ele teria dito mesmo, que era uma caixa-preta a INFRAERO.

O que não se pode pretender é atacar as instituições, podemos atacar procedimentos, comportamentos, para melhorá-los, mas as instituições, isso é grave. Assim, como atacar o sistema de tráfego aéreo do Brasil. Podemos atacar os problemas, mas nós não podemos tentar desmoralizar o Brasil.

“Conhecer a presente representação, submeter o material encaminhado pela INFRAERO à apreciação do SECOB, requerendo ao SECOB que submeta, com a



brevidade possível, o resultado de seu parecer". Ou seja, concordam, dão curso, dão encaminhamento ao pedido do Procurador — o Procurador que reconhece em documento que não tem um parâmetro para obras aeroportuárias, que são diferentes de rodovias, de casa populares.

A Caixa Econômica tem, de fato, uma grande experiência, hoje ampliada, mas é uma experiência muito focada em execuções do Orçamento Geral da União, em emendas, inclusive. Todos os Deputados sabem como licitar uma patrulha mecanizada, como licitar uma casa popular. Aliás, essa é uma experiência anterior. Não é?

Então, veja, eu estou colocando as ponderações para que V.Exa. comente, para que nós possamos, como disse, atacar procedimentos eventualmente incorretos, mas a guerra política, a partir de pareceres preliminares, não se justifica e não se fundamenta nos fatos, e pode-se cometer uma injustiça. Então, a moderação é preciso nesse sentido.

Uma outra questão que V.Exa. colocou, no meu entendimento, é grave e central no debate daquilo que se convencionou chamar de caos aéreo, porque se trata da discussão da infra-estrutura aeroportuária, que está dentro do capítulo da nossa CPI; trata-se da questão do próprio acidente da Gol; da questão dos problemas de gestão — e eu acho que este é o centro do problema: a gestão de todo esse processo de controle de tráfego aéreo, militar ou não, enfim, todas essas questões —, da questão da própria infra-estrutura, fundamental e importante, e da questão do marco regulatório. Como as empresas atuam no mercado brasileiro? Quais seriam, de fato, as diferenças em relação a outros mercados que investiram fortemente no mercado interno, como é o caso dos Estados Unidos e outros países e talvez outros países?

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

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Então, veja, são essas questões do ponto de vista de também desdobrar aquela afirmação de que há mais passageiros e menos aviões. E isso é grave. Mais grave ainda são as empresas terem a possibilidade de abandonar passageiros, independentemente das condições desses passageiros, sem autorização de ninguém, a seu bel-prazer e sem punição.



Então, era isso.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Obrigado, Deputado, eu concordo inteiramente com V.Exa. com relação à questão do TCU. Realmente, nós tínhamos conhecimento do encaminhamento dado pelo TCU, e, inclusive, foi um dia de alegria até na INFRAERO — ouviu, Deputado? — quando esse processo teve encaminhamento, porque foi realmente uma demonstração de que é necessário se reconhecer coisas diferentes do....

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - É que quando o Deputado Flávio fez o questionamento — desculpe-me por interromper — era importante ter dito isso. Importante, porque baliza, inclusive, o debate sobre isso.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Então, nós estamos acreditando que isso vai prosperar. Agora, com relação ao que o senhor se referiu do marco regulatório, Deputado, eu acho que é exatamente isso, é este o caminho: essa questão do marco regulatório e do Plano Aeroviário Nacional. A partir dessas 2 coisas, eu tenho a impressão de que os caminhos estarão completamente abertos. O sistema é bom, o País é bom. O País tem recurso para isso. Existe mercado, existem todas as condições favoráveis. Nós somos um País tropical, nós não temos problemas. Para a aviação, isso aqui é uma maravilha. Então, não vejo nenhuma razão para pessimismo nisso. Eu acredito que o marco regulatório e o Plano Aeroviário resolverão, Deputado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Antes de passar a palavra ao próximo inscrito, eu quero dar aqui uma pequena explicação, em rápida, porque eu terminei me intrometendo nessa questão da brita e, obviamente, eu não tenho conhecimento técnico (*risos*) de brita, mas eu tenho um conhecimento, uma experiência vivida por mim.

Uma firma foi fazer uma estrada, aquele TSD — Tratamento Superficial Duplo —, na minha cidade, e pegou pedras de uma pedreira lá da cidade, moeu e fez a brita. E os técnicos do órgão, o Departamento de Estrada de Rodagem do Piauí condenaram essa brita, porque ela não tinha a dureza necessária para suportar a fricção de um tráfego de caminhões. Então, foi preciso encontrar outra pedreira ou comprar brita em outro local, porque aquela brita não teria a dureza necessária



exigida para o tráfego. Talvez ela tivesse para fazer uma construção, um concreto armado ou coisa semelhante.

Então, não estou querendo dizer que há na INFRAERO essa questão de dureza por um lado, ou dureza por outra, porque eu não sei nem como é que são feitas essas obras lá. Apenas para esclarecer e não ficar o mal-entendido.

O próximo inscrito nobre Deputado Vanderlei Macris, começando às 11h45min e terminando às 11h55min.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu gostaria de iniciar cumprimentando o Brigadeiro José Carlos Pereira por estar aqui e dizer que respeito muito a sua história, seu trabalho e o desafio que a ele foi posto agora, no meio de uma crise, de dar seguimento à necessidade que tem a sociedade brasileira de resolver essa questão da crise que vivemos no setor aéreo brasileiro.

Então, iniciando, eu queria também dizer que o Plano Aeroviário Nacional que V.Exa. propõe, que o Brasil não tem e que se discute hoje — e eu lamento muito que não se tenha pensado nisso há 4 anos, 5 anos, 6 anos, quando já se pressupunha claramente, como dito aqui pelo Presidente da ANAC, pelo Brigadeiro que esteve aqui presente, pelos representantes da Aeronáutica, que já se vislumbrava, inclusive pelas próprias empresas aéreas, um aumento dessa demanda e que já se tinha, claramente, a idéia de que esse processo de crescimento da demanda por passageiros já era plenamente previsível nesse período, que não se tivesse, naquele momento, já se pensado num plano aeroviário nacional.

Mas eu queria fazer uma pergunta, Brigadeiro, a V.Exa., que, evidentemente, tem as informações para poder nos prestar agora, sobre o processo de concessão das linhas áreas regulares. Primeiro, dizendo que o Tribunal de Contas da União inicia aí, com o pedido de 48 processos, em 4 anos, para investigar a INFRAERO e tantos outros órgãos do Estado. Isso é da natureza do Tribunal, e muitas das recomendações são atendidas pela INFRAERO e por outros órgãos do Governo Federal. Enfim, isso faz parte da natureza da fiscalização. Não dá para desqualificar, de repente, o que faz o Tribunal de Contas também. Fecha o Tribunal de Contas um parecer importantíssimo, agora já com decisão final, com várias orientações e definições do que fazer. Nesse mesmo relatório, para operar novas linhas ou alterar



as já existentes, Sr. Brigadeiro, as empresas áreas precisam do aval da ANAC, que é definido por meio do documento denominado Horário de Transporte, o chamado HOTRAN, o qual formaliza as concessões para a exploração das linhas aéreas regulares, internacionais e domésticas, de passageiros ou de carga, e da rede postal pelas empresas de transportes. Está na pág. 75 do relatório. Para operar novos vôos, as empresas dependem do o.k. da Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas — COMCLAR. As regras ainda são as mesmas de 1988 e 1989, o que parece ter mudado é uma certa — entre aspas — "informalidade", eu queria frisar esse termo, nesse processo de autorização de vôos novos.

Nos documentos do TCU, podemos verificar que sempre que aparece a INFRAERO para opinar sobre a necessidade de novas linhas, tem lá, como se fosse, um carimbo: "*Nada a opor*". Tenho aqui um documento que mostra claramente, Sr. Presidente, um "*nada a opor*" simplesmente, quase um carimbo da INFRAERO, nessa autorização de novas linhas solicitadas por empresas, como, por exemplo, a Gol. Tenho aqui um pedido da Gol solicitando novas linhas aéreas. Outro exemplo aqui está: "*Infra-estrutura, favorável*". Também me parece um carimbo da Aeronáutica. Está aqui: em todo pedido da empresa área está aqui embaixo: "*Interesse público, atendido. Infra-estrutura, favorável*". Da INFRAERO. A ANAC faz, portanto, esses pedidos de maneira permanente. Tenho um exemplo aqui da Gol, como já disse, um documento que mostra essas questões, e esses outros documentos que tenho em mão, apenas alguns exemplos. É assim que, segundo nos consta, atua a ANAC na solicitação: "*Infra-estrutura, disponível*", esse também parece um novo carimbo da INFRAERO. Ou então: "*Essa empresa deverá apresentar nova proposta de HOTRAN, com ajustes e horários, informar nova data de vigência*". Como assinalou esse relatório, Sr. Presidente, não se verificou nenhum processo em que o órgão houvesse negado o pedido de HOTRAN sob a justificativa de falta ou deficiência de pessoal, bem como qualquer outro motivo, percebendo-se somente recomendações de que os movimentos máximos, por hora, em cada aeroporto, não fossem ultrapassados, que é aquele que V.Exa. disse anteriormente, um número de hora "x" para atendimento e pouso de aeronaves.

Ainda segundo essa mesma proposta, houve o aumento de novas concessões. Presidente, quero deixar claro, e é bom que se preste muita atenção



nisso: houve aumento de novas concessões de linhas aéreas aprovadas: 115, em 2004; 147, em 2005; 221, até novembro de 2006 — veja V.Exa., V.Exa. deve ter conhecimento disso —, o que representa o aumento de 28%, em 2005, e 50% de aumento de linhas aéreas em 2006, Sr. Presidente. Pergunto: está sendo devidamente analisada a real capacidade de infra-estrutura dos aeroportos pela INFRAERO? Há realmente a concordância da INFRAERO com essas novas autorizações e habilitações? A INFRAERO tem essa infra-estrutura? Ela é disponível para esse incremento de vôos e aeronaves de passageiros? Não estaria havendo uma informalidade, Sr. Presidente, aí entre aspas novamente, “excessiva” e falta de coordenação e articulação entre a INFRAERO, a ANAC e o Sistema de Controle de Tráfego Aéreo? Quem está falhando neste caso, Sr. Presidente, a ANAC ou a INFRAERO? V.Exa. disse, às vezes — perguntou, aqui, o Relator — de dois em dois minutos tem uma autorização para aumentar e diminuir vôo. Por que não se mantêm os horários? Por que não houve alguém que dissesse: não é possível mais, nós não temos infra-estrutura necessária para aumentar nesse volume o nível de decolagens e pousos nos aeroportos brasileiros, especialmente em Congonhas, onde vamos estar, lá, na segunda próxima, às 11h? Gostaríamos de ser recebidos por V.Exa. Esta CPI estará lá. Quem errou neste caso, quem está falhando, Sr. Presidente, a ANAC ou a INFRAERO? É a pergunta que deixo para V.Exa.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Bom, Deputado, V.Exa. tem aqui uma questão puramente matemática. Vamos separar as coisas. Congonhas, por exemplo, tem 29 posições de aviões. É possível estacionar 29 aviões de grande porte, classe Boeing, esses normais, não é da classe Jumbo. Na medida em que a ANAC nos consulta, se, no período de acordo com as HOTRANs que eles emitem, entre o horário tal e tal eu terei espaço para estacionar mais um Airbus 320, e eu tenho esse espaço, eu informo a ele que tenho esse espaço. Eu tenho um espaço disponível para estacionar um avião. A ANAC consegue. A Aeronáutica informa: sim, eu posso fazer mais um vôo na aerovia de Belo Horizonte ou de Porto Alegre para chegar a São Paulo. Então, a Aeronáutica diz: pode. A INFRAERO diz: eu tenho espaço para receber o avião. A ANAC autoriza. Agora, o Deputado, essa é a coisa matemática.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Coisa matemática?



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - É possível fazer, sim. Matematicamente, é possível fazer, sim. A questão que se coloca...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Daria até para fazer de 1 em 1 minuto; a autorização de horário tem lá. Na planilha há possibilidade, realmente.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Olha, Deputado, dependendo do aeroporto — o Charles De Gaulle tem 6 pistas —, a operação é a cada 40 segundos. Isso pode ser feito, porque tem 6 pistas de pouso, é claro.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - É claro.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Então, esta não é a questão. O problema matemático tem de ser visto em paralelo com outras questões de interesse público. Por exemplo, há questões ambientais, questões de nível ruído, o aeroporto de Congonhas não opera à noite, V.Exa. sabe disso. Se ele puder... Nesse período da crise, a ANAC determinou, por exemplo, operações até 2h ou 2h30min da manhã. Houve dias tão críticos que o aeroporto funcionou à noite toda, a madrugada, para desespero nosso, da INFRAERO, que teve de suportar a pressão dos moradores da região — e com toda a razão. Os moradores tinham toda a razão em protestar. E eles iriam protestar contra quem? Contra a Gol, a TAM? Não. O protesto é contra quem está mais perto: a INFRAERO. Volto a dizer a V.Exa., Deputado: a questão está no marco regulatório. No momento em que a ANAC ou quem de direito disser: O.k., o aeroporto de Congonhas, por questões que não são matemáticas, só vai operar 33 tráfegos, por exemplo — que eu considero ideal, por exemplo, para Congonhas...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quer dizer, do jeito que está hoje, V.Exa. acha que não é o ideal?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - A INFRAERO suporta, eu boto avião lá. Mas ao menor problema que houver no País, acaba-se com o aeroporto, não há margem de manobra.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - V.Exa. não entende que essa foi uma definição da ANAC de aumentar o número de HOTRANs em detrimento da questão da segurança? V.Exa. que conhece bem.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, em relação...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O tempo, Deputado, se esgotou.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - ...à segurança de vôo, não, Deputado — de vôo, não.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - É uma pena, Sr. Presidente, eu tinha aqui umas questões a mais, mas vou obedecer, religiosamente, à solicitação de V.Exa. Mas eu vou formular, por escrito, algumas questões que eu acho importante ser respondidas, Sr. Presidente. Por favor, se puder, depois, ter a sua resposta, eu agradeço. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Próximo inscrito, nobre Deputado Eduardo Valverde, começando às 11h56min e terminando às 12h06min.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sr. Presidente, Tenente-Brigadeiro José Carlos Pereira, vou ater-me às perguntas tão-somente na área da INFRAERO. Afinal de contas, o objeto da convocação do atual Presidente é para debater a INFRAERO. Evidentemente que o sistema aeroportuário brasileiro é muito maior do que a INFRAERO. Certo? Então, não vou debater, neste momento, com V.Exa., o sistema, e sim a INFRAERO.

Os jornais de ontem, e acho que de hoje também, apontam que a Índia passa por vários apagões. Todo país emergente, em face do seu crescimento, passa por apagões na sua infra-estrutura. Isso é natural num País que cresce. Porque, muitas vezes, a sua infra-estrutura, nos seus diversos pontos, acaba não suportando a demanda natural do desenvolvimento. E o Brasil não seria diferente.

Creio que a solução do problema da infra-estrutura vai depender da ampliação do investimento, atendendo aí o novo papel que o Brasil apresenta hoje na nossa economia.

A pergunta que eu faço ao Brigadeiro tem 2 ordens: a primeira ordem, no tocante a soluções mais caseiras que não requerem grande soma de investimento para melhorar aí o desempenho operacional ou pelo menos para melhorar o conforto dos passageiros.

Vou pegar o exemplo, aqui, do Aeroporto de Brasília. Nós sabemos que a quantidade de assentos, na sala de espera... Muitas vezes, os passageiros não têm onde sentar, então, sentam-se no chão. Creio que não é nenhum volume grande de



investimento aumentar a quantidade de assentos. Seria possível dentro dessas soluções de curto prazo.

A outra é o trânsito das pessoas que saem dos vôos de conexão que têm que passar novamente no raios-X. Elas já vêm de aeroportos que têm raios-X. Praticamente, hoje, todos os aeroportos brasileiros têm raios-X. E, ao chegar em Brasília, ou chegar a qualquer outro aeroporto, em conexão, elas têm que passar, novamente, nos raios-X. E, quando é um período em que não é de pico, é tranquilo, passa. Mas quando é período de pico — e nós Deputados, normalmente, às 19h, às 20h, de todas às quintas-feiras, passamos pelo Aeroporto de Brasília. Agora, há 3 raios-X. Mas, geralmente, há uma fila muito grande, e a metade desses passageiros são de conexões, que poderiam ser dispensados de passar pelo raios-X, passando pelas portas de acesso. Talvez fosse uma operação fácil resolver esse problema de açodamento ou de muita gente no raios-X.

A terceira sugestão é no tocante à Ouvidoria da INFRAERO. Ela fica sempre na entrada. Seria interessante uma Ouvidoria dentro da sala de passageiro, até porque, se houver alguma reclamação, é a ela que os passageiros podem se dirigir.

Então, dentro desse escopo simplista de soluções caseiras, de curto prazo, será possível adotar algumas dessas medidas para melhorar o conforto dos passageiros nos aeroportos brasileiros?

A segunda pergunta é no tocante à tarifa aeroportuária cobrada pela INFRAERO. Qual é a sua dimensão no tocante às tarifas internacionais? A tarifa da INFRAERO é compatível com aquilo que se cobra internacionalmente; é mais barata, mais cara? Em quanto essa tarifa seria aumentada se não fosse a renda dos arrendamentos que a INFRAERO detém nos aeroportos, de loja de serviços, loja de venda de produtos que compõem a renda da INFRAERO? Quanto o consumidor pagaria de tarifa se não fosse essa renda adicional que a INFRAERO auferes com os arrendamentos nos aeroportos?

No tocante aos pareceres do TCU: quantos foram os pareceres preliminares em que foram constatadas irregularidades pelo TCU e qual a quantidade deles, final, que constatou diminuição dessa irregularidade ou reconheceu que não houve irregularidade? Ou seja, entre aquilo que foi constatado em avaliações preliminares



e aquilo que resultou em pareceres conclusivos. A diferença entre aquilo que foi apontado, inicialmente, e aquilo que foi concluído pelo TCU.

Outra pergunta, no tocante às contratações de empregado. Qual é o quadro da INFRAERO, de índice de empregados em 2002, e qual o quadro atual de empregados da INFRAERO; e quantos concursos foram feitos para suprir a deficiência e qual a quantidade de trabalhadores terceirizados que diminui com as contratações?

No tocante à publicidade, a INFRAERO tinha algum tipo de controle para a publicidade? Como a INFRAERO auferia a sua conta de publicidade? O quanto ela poderia ganhar com um sistema mais aperfeiçoado de controle da publicidade, que é uma renda importante para o gasto da INFRAERO? O que foi feito?

A outra pergunta é em relação a um contrato com o posto da Shell, aqui, no Aeroporto de Brasília. Como é que foi feito esse contrato com o posto da Shell; quem foi o beneficiário; o que foi feito para contornar os problemas que esse contrato apresentou à INFRAERO, e o que está sendo feito para regularizar a situação desse contrato com o posto da SHELL aqui em Brasília?

Outra pergunta que faço ao ilustre Brigadeiro é no tocante ao Aeroporto de Curitiba: o que, de fato, houve, na verdade, em termos de publicidade, com a licitação feita pela INFRAERO lá em Curitiba? Qual foi a irregularidade principal; quem foram os principais beneficiários; quais foram as ações corretivas que a INFRAERO fez para não redundar, novamente, em problemas similares àqueles que foram apontados lá em Curitiba?

São essas as perguntas que eu faço. No decorrer das perguntas, dentro do meu prazo, dentro das perguntas que faço à INFRAERO — é da INFRAERO que eu anotei essas perguntas — , vou voltar a reindagar.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Bom, Deputado, V.Exa. tem toda razão. As suas sugestões da Ouvidoria, V.Exa. pode ter certeza de que nós vamos fazer de imediato. Realmente, o local onde o passageiro precisa, normalmente, mais da Ouvidoria é no salão de embarque. Isso realmente será feito. O problema de passar 2 vezes no raio-X envolve algumas questões de segurança, talvez exacerbadas, mas que são exigências de segurança. A partir do momento em que o passageiro sai do avião e trava contato com outra pessoa, há necessidade de retornar a uma



área restrita. A questão pode ser solucionada através de mecanismo de canalização de passageiros. Em novas concepções de aeroportos, isso já é feito, onde, através de corredores, os passageiros em conexões já são colocados em vários locais. Mas nós vamos considerar também, no caso específico de Brasília, o que será possível fazer, Deputado. V.Exa. se referiu também à questão de assentos nos locais. Realmente, um dos grandes problemas é, exatamente, as cadeiras para as pessoas se sentarem. Existem regras internacionais, regras de engenharia, regras que regulam o convívio entre pessoas e móveis que nós temos que seguir, de arquitetura e assim por diante. Mas nós vamos também verificar o que nós podemos fazer de.....

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Brigadeiro, veja bem, eu sou engenheiro mecânico. Mas eu creio que tanto essa cadeira em que estamos sentados, neste momento, como as cadeiras dos aeroportos são ergonomicamente impróprias para pessoas que vão esperar 1 hora, por exemplo. Para quem vai esperar 15 minutos, não há inconveniente algum. Mas, em caso, ou seja, como existem soluções que vão envolver investimentos, evidentemente, o tempo de espera nos aeroportos, em tese, se nada ocorrer, vai aumentar um pouco, um conforto adicional, com a cadeira menos desconfortante, iria aumentar pelo menos a satisfação do usuário do serviço aeroportuário. Inclusive, algumas rodoviárias brasileiras já estão adotando uma cadeira mais...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, seu tempo.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, a pergunta é a seguinte: V.Exa. se refere a tarifas internacionais. A nossa tarifa de embarque internacional... Enquanto ela procura, eu sigo aqui. O parecer do TCU a que V.Exa. se referiu: as auditorias feitas pelo TCU na INFRAERO, para efeitos conclusivos, nenhuma, praticamente nenhuma auditoria completa foi ainda concluída. Irregularidades apontadas e aceitas pelo TCU, que dá baixa nessa irregularidade ou muda a categoria dela, qualquer coisa da ordem de 15%. Eu acho pouco 15%, mas já é um indicativo. Está em torno de 15% a 20% das nossas colocações, que são aceitas e modificadas pelo TCU. Voltando aqui à pergunta que eu deixei suspensa: as tarifas internacionais de 36 dólares para embarque em categoria 1. Os aeroportos são por categoria: então, 36 dólares, 30, 24 e 12 dólares, para as 4 categorias de aeroporto. Para os padrões internacionais, esses números não estão altos. Agora, não há uma



relação de causa e efeito muito importante entre essa tarifa... (*pausa*) Desculpe. A não ser que V.Exa. se referisse à atração pelas lojas *freeshop*. Mas fora das lojas *freeshop*, não há muita relação entre essa tarifa e o comércio local do aeroporto. Com relação aos terceirizados, nós temos um termo de ajuste de conduta assinado de reduzir os terceirizados. Estamos trabalhando nisso: redução de terceirizados, redução de contratos especiais. Agora, recentemente, nós estabelecemos — é uma meta a perseguir — termos apenas 1% de contratos especiais do efetivo da empresa. Contratos especiais de pessoas contratadas que não são do efetivo da empresa, 1%. Essa foi uma decisão da diretoria da empresa, recente. Não tinha um limite estabelecido. Agora, nós estabelecemos um limite de 1%. Isso vai significar demissões, vai significar problemas, mas nós vamos perseguir a meta de 1% para pessoas de fora e vamos apresentar ainda uma nova idéia de 1,5% para funções de confiança dos próprios empregados, de modo a disciplinar. E à medida que a empresa cresce, esse número crescerá, naturalmente, em termos percentuais.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Muito bem. Shell.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - A questão daquele Posto Shell. Tenho o histórico dele aqui. A investigação da Shell se encontra na Controladoria Geral da União. A INFRAERO rescindiu unilateralmente aquele contrato com a empresa Ulisses Canhedo, porque não cumpriu com as obrigações contratuais — isso, em 2001 — e entrou com uma ação de reintegração de posse. Essa briga jurídica persistiu durante bastante tempo. A Ulisses Canhedo entrou com vários embargos de declaração, retardou bastante esse processo; interpôs recurso junto ao TRF; o processo foi distribuído só em 2004. E, no dia 26/08/2005, a INFRAERO, a Shell e a Ulisses Canhedo fizeram uma petição ao Desembargador para homologar um acordo entre as partes. E esse acordo foi homologado. Esse é o xis da questão, essa homologação. Os achados de auditoria falam claramente em prorrogação irregular de contrato. Tendo o contrato vencido, não podia ser... Contrato vencido é contrato vencido. Acabou. Não pode ser aditado, não pode nada. E se voltou atrás e se fez uma homologação. Essa é a questão xis do problema. Então, há um título termo aditivo — nós propomos cancelar esse título termo aditivo. Mas depois optou-se por fazer uma consulta à Advocacia Geral da União, porque, de qualquer forma, o Poder Judiciário homologou esse acordo. Houve homologação. E nós não podíamos



afrontar um juiz anulando um termo aditivo. Então, isso aí... Vamos nos dirigir à Advocacia Geral da União, para dirimir essa dúvida. Esse foi o cuidado que nós tivemos. No momento, esse imbróglio todo está na Controladoria Geral da União, há uma sindicância aberta na Controladoria. E pessoal foi afastado da empresa, afastado de seus cargos, em função dessa sindicância na Controladoria, Deputado.

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

Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado Vic Pires Franco, começando às 12h12min até 12h22min. Eu queria combinar aqui com V.Exas...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O Brigadeiro quer falar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ... o encerramento e a suspensão dos nossos trabalhos, porque nós temos um outro depoente às 13h. Então, o normal seria encerrar os nossos trabalhos, suspender às 12h30min.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Escapei. O Brigadeiro quer...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se todos estiverem de acordo...Tudo bem.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O Brigadeiro, eu acho, queria fazer alguma observação.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, é só completar a resposta ao Deputado Valverde com relação a Curitiba. Aquelas denúncias têm sindicância aberta para apurar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Vic Pires, terminando às 12h23min.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Brigadeiro, V.Exa. já participou de alguma reunião do CONAC?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Participei dessa última, Deputado, como convidado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Como convidado.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Na semana passada.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Na semana passada teve uma reunião do CONAC?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - É, uma reunião, eu não sei precisar o dia, foi semana passada.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - E dentro de 30 dias, a continuação delas.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Está certo. Das resoluções que o CONAC fez, qual delas a INFRAERO já começou a implantar — de todas as resoluções?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, na verdade, não existem resoluções específicas dirigidas à INFRAERO. A única que existia, aquela de 2003, era referente à internacionalização da empresa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A 12?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Doze. Desculpe. É a 12. Com relação a isso, a INFRAERO, ao longo do período de 2003 para cá, fez algumas tratativas de internacionalização. Esse processo está parado no Tesouro, na área do Ministério da Fazenda, que está analisando as questões. A minha opinião pessoal sobre isso — e tenho que dar minha opinião pessoal sobre isso — é que nós vamos continuar empenhados em seguir isso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Porém, a internacionalização da INFRAERO hoje é uma coisa bastante complicada.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - V.Exa. cobrou aqui o Plano Aeroviário Nacional. Entre as resoluções, existe essa criação do Plano Aeroviário Nacional.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Desde 2003.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Desde 2003. V.Exa. faz alguma crítica ao Governo de não ter sido criado isso?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, eu não posso fazer crítica ao Governo. Em 2003, foi feita a recomendação...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - De 2003 para cá, esse Plano já teve tempo para ser criado, já teve esse acidente aí, e não foi criado.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Algumas coisas — eu acompanhei de longe, não estava participando do processo — foram feitas na tentativa de acelerar esse Plano. Até onde eu sei, Deputado, tivemos alguns problemas, um problema de metodologia, de juntar planos aeroviários dos Estados.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - E isso não bateu, porque os Estados também não tinham muita compatibilidade entre eles.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - E é muito difícil fazer esse plano. Mas está caminhando. No momento, está caminhando. Agora, começou a caminhar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Brigadeiro, V.Exa. afirmou aqui que o combate à corrupção deve ser duro, deve ser mortal. Quantas vezes a auditoria interna da INFRAERO... Não o TCU, vamos esquecer o TCU. A INFRAERO tem uma auditoria interna que deve ter a obrigatoriedade e o dever de fazer as auditorias nas obras. Quantas vezes a auditoria interna da INFRAERO indicou superfaturamento em alguma obra antes dessas indicações do TCU?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - A nossa auditoria anterior a essa modificação...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E eu gostaria de registrar aqui, Brigadeiro, que pode ser antes: Governo 2002, 2001, 2000, 98 — qualquer Governo. Eu não estou aqui para falar do Governo A, B ou C —, 1.500.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - A INFRAERO sempre teve uma auditoria interna muito débil, Deputado, muito débil. São 7, 6 auditores para 67 aeroportos no País inteiro, não conseguem auditar nem a própria sede. Então, após essas modificações esse reforço que houve na auditoria, foi possível realmente começar a trabalhar. Nossa auditoria já descobriu muita coisa. Eu vou dar um exemplo para V.Exa.: não sei qual foi o aeroporto que o Tribunal de Contas passou e descobriu 9 irregularidades. Nosso pessoal passou e descobriu mais 11. Fechamos em 20 irregularidades.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim, mas depois de o Tribunal de Contas descobrir. Eu quero saber antes.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Ah, sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Antes, nenhuma?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, não, Deputado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não.



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Nós temos um plano de auditoria anual submetido ao conselho de administração.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo. Então, a pergunta que eu faço é essa: quantas vezes a sua auditoria interna identificou superfaturamento nas obras sem que o TCU tivesse identificado?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, superfaturamento, eu não posso ter certeza. Agora, restrição de...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não. Eu estou falando superfaturamento. Superfaturamento, nenhuma vez, então?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Que eu me lembre, não, Deputado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nunca foi dada uma queixa-crime contra a empreiteira? Nunca uma empreiteira foi desabilitada durante as obras desses aeroportos? Nunca elas foram desabilitadas pela INFRAERO ou por algum tipo de irregularidade dessa natureza?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Que eu saiba, não. A primeira que eu estou vendo é a Gautama.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A Gautama.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - É.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Depois desse escândalo todo?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Mas eu posso pesquisar no passado se aconteceu. Não é do meu conhecimento.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não é do seu conhecimento. Certo. V.Exa. poderia me falar como é feita essa locação dos estacionamentos nos aeroportos? Como é que a INFRAERO pratica isso? E eu gostaria que V.Exa. mandasse para cá, para a CPI, se pudesse, é claro, a relação de todos os proprietários, as empresas que ganharam as licitações ou coisa parecida nesses aeroportos. Como é que é feita? V.Exa. pode me dizer isso?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Nós mandaremos a relação completa. No momento, Deputado, a maioria desses estacionamentos são licitados. Uma empresa ganha a licitação e opera o aeroporto. Uma das áreas que mais me preocupa, Deputado, é essa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - V.Exa. pode dizer por quê?



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Posso. Por questões de controle. Tanto que nós estamos implantando agora um sistema informatizado que impede, ou pelo menos vamos tentar, ao máximo, impedir fraude na operação dos estacionamentos. Ou seja, é uma coisa extremamente simples: uma câmara que filma cada carro que entra, vê a chapa do carro que entrou e confere, ao final do dia, quantos carros entraram e saíram. Hoje, esse sistema é bastante difícil de ser feito e favorece — não estou afirmando que possa estar acontecendo — a fraude. Em alguns aeroportos, nós estamos, por política nossa, não renovando contratos, não fazendo novas licitações. É o caso de Brasília, por exemplo. Nós estamos terminando o contrato em Brasília. não vamos lançar uma nova licitação. A nossa idéia é manter o estacionamento sob o controle da INFRAERO.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Seria o ideal?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Pelo menos para ver. Vamos ver como é que funciona isso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Poderia fazer isso no Brasil inteiro. Presidente, eu ainda tenho quantos minutos? Três minutos.

O Deputado Gustavo Fruet fez uma pergunta — e acho que V.Exa. não anotou ou esqueceu — sobre os demitidos da INFRAERO: Sra. Mariângela Russo, Pérsio Ivan de Barros, Wellington Moura, Márcia Chaves, Roberto Spinelli Júnior e Fernando Brendaglia. V.Exa. poderia dizer para nós qual foi o motivo dessa demissão?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Todos foram afastados por solicitação da Controladoria Geral da União, submetidos ao Ministro da Defesa e ao Conselho de Administração, fruto de duas sindicâncias que estão em andamento na Controladoria. Uma é essa a que nós nos referimos do Posto Shell, que foi tratada aqui; e a outra com relação a um contrato de aquisição de um sistema informatizado, cuja sindicância também está na CGU.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - V.Exa. concorda com esse afastamento desses subordinados seus?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Decisão de um Ministro de Estado, da Controladoria Geral da União, eu não tenho que concordar, eu tenho que cumprir rigorosamente.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - V.Exa. opina?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Opino.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - V.Exa. pode opinar?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Posso. A minha opinião é que o poder...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Já que V.Exa. disse que não deixa companheiro na trincheira.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - *(Riso.)* Não, Excelência, não, não. Os amigos não ficam na trincheira. Na trincheira, inimigos, V.Exa. pode deixar todos eles lá que não tem problema nenhum.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Parabéns.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - A CGU ainda vai dar uma opinião formal sobre eles.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Inclusive, nós tivemos, há pouco tempo, uma reunião lá com a CGU. Eles vão dar um parecer. É difícil formar um juízo de valor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Até porque a CGU tem feito um grande trabalho neste País, diga-se de passagem.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Sem dúvida nenhuma. Sem dúvida nenhuma.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quero deixar registrado que, no Governo Lula, tem feito um grande trabalho. Para finalizar, Brigadeiro, agradeço. V.Exa. disse que, às vezes, tem uma vontade pessoal — isso aí é mais para dar uma satisfação a esses milhares de brasileiros que sofrem nos aeroportos — de pegar o microfone no aeroporto, mandar brasa e dizer o que está acontecendo. Eu acho que isso é um dever seu como cidadão e como homem público. E parece ser um homem público chegando a Tenente-Brigadeiro, como V.Exa. falou, entram 200 e saem só 2 no final de uma grande carreira. Eu acho que V.Exa. daria um grande exemplo como funcionário público dando essa satisfação, como Presidente da INFRAERO. Pegue o microfone e diga a verdade. Diga o que está acontecendo nos aeroportos para esses milhares de brasileiros que estão aí esperando, que ficam



nos aeroportos dormindo por 4, 5, 8 horas, sem que as companhias dêem aquela satisfação necessária. Brigadeiro, muito obrigado. Parabéns pela sua participação.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Obrigado, Deputado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Bom, se todos tiverem de acordo, vamos ao último inscrito, o nobre Deputado Carlos Zarattini, começando às 12h23min e terminando às 12h33min. O último pelo nosso prazo. Se todos estiverem de acordo, porque às 13h teremos que ouvir outra pessoa.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Brigadeiro, V.Exa. relatou aqui que já teve 47 anos na Aeronáutica, depois V.Exa. veio para trabalhar na INFRAERO. V.Exa. está na INFRAERO desde o início do primeiro Governo Lula.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, Excelência. Eu assumi a presidência da INFRAERO...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Mas, V.Exa. já estava...

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Eu fiquei 7 meses antes na Diretoria de Operações.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O.k. V.Exa. poderia nos dizer, pelo conhecimento que já tinha e pela sua estada na INFRAERO, antes do início do Governo Lula, qual era a situação das obras? Existia um plano de obras? Essas obras vinham sendo realizadas? Qual era a situação que estava a INFRAERO no período anterior?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, há um ano histórico na INFRAERO: foi 1996. Inclusive, através do Tribunal de Contas da União, em 1996, eles fizeram um alerta grave — isso está registrado, V.Exas. devem ter esse documento aqui — de um caos aéreo que viria à frente. Isso em 1996, Deputado. Foi naquele ano, a partir de 1996, que a INFRAERO, fruto disso, iniciou um processo acelerado de recuperar tempo perdido, absorver tecnologia rápida e melhorar, ampliar a capacidade do sistema, a capacidade da rede aeroportuária. O sistema cresceu desde 1996. Porém, o grande fenômeno do aumento, desse crescimento muito forte do tráfego aéreo, surgiu — eu diria que a data é difícil, os economistas falam muito sobre isso — na metade do segundo Governo do ex-Presidente Fernando Henrique. Naquele ponto, ficou claro que haveria um



crescimento. Esse crescimento terminou não ocorrendo, mas deixou a empresa muito alertada em relação a isso.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Mas foram realizadas obras naquele período?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não. Não.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Não foram realizadas obras.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Pouquíssimas obras. Mas houve um sinal de alerta.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - V.Exa. se lembra se — V.Exa. estava no sistema aéreo, de alguma forma, através da Aeronáutica — se comentavam alguma coisa sobre privatização da INFRAERO naquele momento?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Ah, com certeza. Eu ouvi muito falar sobre privatização. Estudos para a privatização da INFRAERO. Inclusive, na época, funcionários antigos da empresa, com os quais eu conversei, tinham muitas apreensões com relação à possibilidade de privatização da empresa.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Chegou a haver demissões?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não tenho uma confirmação oficial. Mas, também em conversas, em torno de 1.500 pessoas saíram da empresa não através de demissões, mas através de um programa de demissão voluntária.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Demissão voluntária?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Demissão voluntária.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - V.Exa. sente que hoje o quadro técnico da INFRAERO... Não foi recomposto esse quadro técnico?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não. Não foi.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - V.Exa. sente que seria necessário ampliar o quadro técnico da INFRAERO?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Nós temos uma necessidade urgente, Deputado, de mais 1.400 empregados.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Mil e quatrocentos empregados. Quer dizer, praticamente o que se perdeu nessa demissão voluntária seria necessário se ter hoje?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - É isso aí.



O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O.k. V.Exa. acha possível? Porque se vem comentando, evidentemente, com toda essa história que se tenta desmoralizar o controle aéreo no Brasil, se tenta desmoralizar a INFRAERO, enfim, dizer que está tudo uma porcaria. Logicamente, surgem aqueles que querem privatizar — ressurgem, porque já houve momentos em que estavam mais em alta. V.Exa. acha possível, hoje, uma privatização da INFRAERO?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, uma das coisas que eu gosto nessa empresa é que a empresa não é proprietária de praticamente nada, a INFRAERO. Nós não temos ativo na INFRAERO. Tem um prédio velho, ali, no Setor Comercial Sul, um terreninho em algum lugar. Todos os nossos aeroportos, todos, são de propriedade da União. Se se pegar o balanço da empresa, o balanço da empresa é horrível, porque nós não temos ativo.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sim, mas...

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Por outro lado, eu entendo como um magnífico seguro, porque se amanhã alguém resolver privatizar a empresa, será muito fácil vender o ativo de uma empresa. Agora, vender propriedade da União será muito mais difícil.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Por exemplo, deixar a operação de um aeroporto, como Brasília, transferir para a iniciativa privada. Retirar a INFRAERO e uma empresa privada realizar.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, isso é perfeitamente possível de ser feito.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Mas no conjunto...

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Na minha opinião, sou absolutamente contrário a isso.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - V.Exa. é contrário?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - O que não significa que a iniciativa privada não possa participar, Deputado, em determinados locais. Agora, V.Exa. citou especificamente Brasília.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Não, não...

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Grandes aeroportos do País, na minha opinião, não podem ser privatizados. Agora, existem circunstâncias em que é



perfeitamente possível. Um hotel quer fazer sua pista de pouso privada para seus hóspedes, não há por que não fazê-lo.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Claro.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Uma empresa quer fazer...A EMBRAER construiu aquele gigantesca pista lá em Gavião Peixoto, sem nenhum problema. Uma Prefeitura, um Governo de Estado — a Bahia tem aeroportos, São Paulo tem aeroportos, mas são estatais.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Certo. Pergunto: a ANAC iniciou o seu funcionamento há pouco tempo, há pouco mais de 1 ano.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Em 2005.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Pouco mais de 1 ano. O Deputado Vanderlei Macris colocou aqui, fez uma crítica ao processo de concessão ou de autorização de linhas pela ANAC, indiretamente pela INFRAERO, e no meio da sua fala, ressaltou que agora se faz com algum tipo de... Que se reduziu à informalidade. No antigo DAC — o antigo DAC autorizou a maior parte das linhas que hoje passam nos 2 *hubs* de Brasília e Congonhas. Havia alguma forma, pelo que V.Exa. tem conhecimento, de seleção, de escolha, algum processo técnico de concessão dessas linhas no antigo DAC? V.Exa. se lembra disso?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Havia, Deputado. Havia, sim. Havia padrões técnicos, pesquisas eram feitas — e continuam sendo feitas, Deputado. Agora, nós precisamos ver é que — V.Exa. falou que são 2 *hubs*: Brasília e Congonhas — são 2 problemas. Na verdade, são 2 problemas esses *hubs*. Eles aconteceram quase que naturalmente, sem planejamento. O próprio mercado, as empresas foram pedindo, foram pedindo e terminou acontecendo.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Então, o DAC ia autorizando?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Autorizando, autorizando e o *hub* terminou por se instalar.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - E aconteceu?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - E aconteceu. É claro que, hoje, nós estamos tentando, Deputado, até como INFRAERO, exercendo dentro do que podemos fazer, por exemplo, desviar o tráfego para o Galeão, que é um aeroporto ocioso. Metade daquele TPS2 do Galeão, se V.Exa. entrar ali, é um grande salão



em concreto vazio. Não tem absolutamente nada lá dentro. O aeroporto, metade dele é ocioso. Confins é outro aeroporto que pode ser muito melhor aproveitado. Viracopos, outro aeroporto que pode ser aproveitado. Então, há forma, realmente, de remanejar isso. Mas estou me intrometendo em área que não é minha.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Só para uma pergunta. São 38 Slots em Congonhas, é isso?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - E chegou a operar com 48.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Quarenta e oito.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Chegou a operar com 48.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Certo. Esses 48 Slots foram definidos pelo antigo DAC, ou foi pela ANAC?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Quando a ANAC foi criada, se não era 48, era 47 ou 46, é por aí, não há muita diferença, não, viu, Deputado.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Certo. Então, quer dizer, já vinha um processo de congestionamento no Aeroporto de Congonhas e de Brasília, já era um processo antes da ANAC?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Desde que eu voava, Congonhas já era congestionado.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Já era assim. (*Risos.*) Uma última questão: os *freeshoppings* que têm nos aeroportos internacionais, eles são operados por uma mesma empresa?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, nós tínhamos... Essa é uma questão até interessante. Nós tínhamos uma empresa — o senhor conhece — chamada Brasif, que detém, detinha aí uma grande quantidade dessas lojas. Houve uma negociação internacional, essa Brasif foi vendida a um grupo estrangeiro, não sei de onde, acho que da Suíça. Isso, na época, provocou até uma celeuma, mas depois chegou-se à conclusão de que não havia nada de irregular, e isso foi feito. Há o interesse nosso, estamos trabalhando de forma a não... a quebrar monopólios, não especificamente dessa empresa, não estou falando da empresa, mas de não permitir monopólios, ainda mais numa área tão delicada, como é um *freeshopping*.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Mas é a mesma Brasif que opera em vários aeroportos?



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Em vários aeroportos, é uma empresa única.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - É uma única empresa.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Uma única empresa.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Isso foi uma concessão da INFRAERO, uma única concessão, ou foram várias licitações, V.Exa. sabe dizer?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Olha, isso não é da minha época, mas eu levanto esse dado para V.Exa. Se não me engano, foi meio a meio isso, uma concessão... uma licitação de um grupo e, depois, individualmente por aeroporto. Hoje será, fatalmente, aeroporto por aeroporto.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Aeroporto por aeroporto.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Ah, sim!

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - E V.Exa. tem uma idéia de quando encerra o contrato dessa empresa?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não tenho, Deputado, não tenho, mas informarei a V.Exa., com certeza.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - V.Exa. poderia informar para a gente quando encerra o contrato e quando foi a última licitação.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Me permita, Zarattini, foi vendida a empresa agora também. Até porque ela foi vendida agora...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - S.Exa. já falou. Já falou.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Desculpe, eu não estava ouvindo.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Os contratos foram...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu sei, anteriores. Tem que levantar desde o início.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Ah, sim, claro.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Isso. Seria interessante... Como?

(Intervenção fora do microfone inaudível.)

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Está o.k. Então, era isso. Eu queria agradecer às suas respostas.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu também gostaria de... Nós vamos... a Ordem do Dia iniciou. Nós vamos suspender a nossa sessão e retornar às 13h.

(Intervenção fora do microfone inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Já encerrou... já iniciou a Ordem do Dia.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Se ela permanecer?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se permanecer, nós temos que esperar, aguardar.

Então, nós queremos, em nome da Comissão, agradecer ao Brigadeiro José Carlos Pereira e parabenizá-lo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vou conceder.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Sr. Presidente, se V.Exa. permitir uma questão de ordem, a seguir.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Já, já.

Então, parabenizá-lo pela maneira franca, inteligente, com que S.Exa. prestou as informações aqui nesta Casa. Entendemos que foi de grande valia, muito proveitosa a vinda de V.Exa. aqui, seus esclarecimentos. Segunda-feira, nós estaremos lá em Congonhas. Seria uma honra muito grande para nós se V.Exa. pudesse nos receber lá.

Vou passar a palavra ao Relator, Marco Maia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, peça silêncio para nós, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos saindo devagar aí, para fazer um pouco de silêncio, porque a sessão não foi suspensa ainda.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Brigadeiro José Carlos, eu queria, na verdade, era passar aqui a V.Exa., de forma também informal, como fiz aqui com o Presidente do Sindicato das Companhias Aéreas, uma lista de sugestões, que nos foram apresentadas através da Ouvidoria Cidadã, dos *chats*, das mensagens e cartas que foram enviadas ao gabinete. São 19 sugestões, para melhorar o funcionamento e o atendimento dos usuários do Sistema de Transporte Aéreo



brasileiro, que vão desde a criação de salas especiais, para acomodação de passageiros com vôos atrasados, passam pela instalação de guichês de informações nas áreas de embarque dos principais aeroportos brasileiros, lá dentro da área já de embarque, e outras sugestões que foram apresentadas aqui. São 19 sugestões que estamos discutindo e debatendo que serão entregues à ANAC, numa audiência que nós iremos marcar ainda durante esta semana, início da próxima semana. Mas eu já queria passar, informalmente, aqui às suas mãos para que V.Exa. pudesse ir analisando. São contribuições que esta CPI, já de antemão, está dando para a melhoria do controle do sistema aéreo brasileiro.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Muito obrigado.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sr. Presidente, pela ordem.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado Dr. Ubiali, por favor.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sr. Presidente, eu tinha 7 perguntas aqui para fazer ao Exmo. Sr. Tenente-Brigadeiro. Eu queria passá-las posteriormente à Comissão para que o fizesse e tivesse a resposta.

Muito obrigado.

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

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

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Sr. Presidente...

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

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Só para fazer uma questão de ordem, Sr. Presidente, sobre a questão da inscrição aqui. Sabemos que a inscrição é por ordem de chegada. Correto. O Deputado chega e faz a inscrição para as 2 sessões: para o questionamento do convidado da manhã e, depois, para o pessoal da tarde. Eu sugiro a V.Exa., para ampliarmos a participação dos Deputados... Quero colocar aqui para os meus colegas, porque, de novo, no questionamento da tarde vão participar os mesmos Deputados que participaram na parte da manhã. A questão do tempo de 10 minutos nem sempre conseguimos contemplar. Então,



quero colocar para V.Exa., já falei pessoalmente com V.Exa. com o Deputado Marco Maia, a possibilidade de fazermos uma lista de inscrição. Uma lista em que quem chega à frente inicia o questionamento, mas a lista prossegue nos outros questionamentos do dia. Gostaria de solicitar isso a V.Exa.

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

Deputado Vic Pires Franco, com a palavra.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não. É apenas para uma informação ao Brigadeiro, penas uma informação, Sr. Presidente.

Eu consultei à ANAC sobre cancelamentos de vôo, Sr. Presidente, e a companhia não pode em espécie alguma, de maneira alguma, cancelar vôo. Ela tem que pedir uma autorização para o CONCLAR — alguma coisa assim — se for definitivo. Se for um cancelamento por 6 meses também tem que pedir. Agora, cancelar vôo aleatoriamente não pode, aí o CONCLAR julga depois. É só para que fique claro.

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

Então, Deputada Solange Amaral, quanto à questão de ordem que V.Exa, levantou, nós vamos deixar para discutir isso à tarde, porque o número aqui não é representativo do nosso universo. Quando V.Exa. esteve aqui havia esse número, mas as pessoas já saíram. Então, vamos deixar para decidir isso à tarde.

Então, sendo assim está suspensa a sessão. Retornaremos às 13h.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Sr. Presidente, com a Ordem do Dia, retoma de qualquer forma?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, com a Ordem do dia não.

(A reunião é suspensa.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro reabertos os trabalhos e convido o Major-Brigadeiro Eduardo Bogalho Pettengill a tomar assento à mesa — S.Exa. já o fez.

Para atender às formalidades... *(Pausa.)*

Onde está o Deputado Marco Maia? *(Pausa.)* Já assinou? *(Pausa.)*

Para atender às formalidades legais foi firmado pelo depoente termo de compromisso, que integra o formulário de qualificação de cujo teor eu faço a leitura.



Compromisso oral: *“Faço, sob palavra de honra, a promessa de dizer a verdade do que souber e me for perguntado”.*

Vamos, então, conceder ao Major Brigadeiro Eduardo Bogalho Pettengill um prazo, um tempo aproximadamente de 20 minutos para que ele possa fazer a sua explanação.

Agora, Brigadeiro, esse tempo aqui nós temos sido bastante flexível com ele Se V.Exa. precisar de um tempo superior, não há nenhuma dificuldade. Todos aqui têm dispostos do tempo necessário para fazer sua exposição.

Sendo assim, feita essa observação, passo a palavra a S.Exa., o Major-Brigadeiro Eduardo Bogalho Pettengill.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Sr. Presidente, eu não preparei nenhuma exposição inicial a respeito do assunto e gostaria que fosse, ao longo dos debates, onde eu apresentaria meus pontos de vista do que fosse perguntado. Eu não preparei nenhum material.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sendo assim, vamos passar ao interrogatório.

Com a palavra, então, o nobre Relator, Deputado Marco Maia, pelo tempo que lhe convier.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Muito obrigado, Sr. Presidente. Eu quero confessar que tenho gostado dessa metodologia que me tem dado mais tempo para fazer as perguntas e os questionamentos. Mas, uma boa-tarde, Sr. Presidente, Sras. Deputadas e Srs. Deputados, a todos os presentes. Boa-tarde, Major-Brigadeiro Eduardo Bogalho Pettengill, que comparece a esta CPI na condição de ex-Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO, na gestão de abril de 1998 a abril de 2000. É isto, não é?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Isto. Como presidente. Como diretor, de abril de 1997 a abril de 1998 — diretor de engenharia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Diretor de engenharia, de abril de 1997 a abril de 1998.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E diretor-presidente, de abril de 1998 a abril de 2000. Três anos, portanto de empresa.



O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Três anos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Antes de mais nada agradeço a presença de V.Sa. a esta CPI, que tem o propósito de investigar as causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada principalmente após o trágico acidente do dia 29 de setembro de 2006.

Inicialmente, assim como fiz pela manhã, gostaria de tecer algumas considerações sobre o trabalho que estamos desenvolvendo nesta CPI. Primeiro que tenho a certeza de que o depoimento de V.Exa. será de fundamental importância para esta CPI, pois o seu conhecimento como ex-presidente da INFRAERO, certamente nos será precioso, tendo em vista o papel importantíssimo daquela instituição na estruturação do serviço de transporte aéreo nacional, que vive um momento muito delicado, fato que nenhum de nós pode negar. Assim, o depoimento de V.Exa., mais do que nos auxiliar a identificar alguns aspectos que colaborem para esta crise poderá fornecer-nos muitas pistas para que possamos propor os ajustes necessários à legislação a fim de adequar o setor às demandas atuais do mercado, bem como apontar melhorias para os serviços prestados pela própria INFRAERO.

Quero, antes de mais nada também informar a V.Exa. que esta CPI teve acesso ao relatório produzido no final do ano passado pelo Tribunal de Contas da União, que traz uma avaliação preliminar da situação do sistema de controle do tráfego aéreo brasileiro, documento assim denominado por aquele órgão, bem como informações de uma auditoria de natureza operacional realizada pelo mesmo Tribunal.

Além desses relatórios, que imagino serem de conhecimento de V.Exa., outras informações também chegaram até o nosso conhecimento, seja através da imprensa ou através de depoimentos prestados nesta CPI ou à Comissão Externa, constituída por esta Câmara dos Deputados, que teve o intuito também de analisar e de avaliar a crise vivida pelo setor aéreo brasileiro.

Assim, eu não me furtarei em abordar V.Exa. sobre diversas questões que estão contidas nestes relatórios e que são também feitas... sobre as análises que são feitas de gestões passadas da INFRAERO, entre elas a sua gestão. É claro que



o objetivo deste Relator não é o de constrangê-lo, até porque, tenho certeza, V.Exa., assim como todos aqui, tem o propósito de nos auxiliar, a enfrentar os problemas que hoje afligem os aeroportos no Brasil.

Assim, após esses comentários introdutórios, eu gostaria de iniciar aqui as perguntas. A primeira, V.Exa. já respondeu, que era quanto tempo havia trabalhado na empresa. E eu farei algumas outras perguntas, Srs. Deputados, Sras. Deputadas e aqueles que estiveram aqui pela parte da manhã. Talvez algumas perguntas aqui sejam inclusive repetidas, mas em função de nós estarmos aqui, inclusive com o intuito de contrapor as informações ou obter informações de vários olhares, de vários ângulos...

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Hum! Hum!

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O fato de estas perguntas estarem, em alguma medida, repetidas não significa que este Relator não quis produzir novas perguntas, mas é porque elas são importante, exatamente para que se possa ter essa visão, de vários olhares, sobre a mesma situação vivida em relação à empresa INFRAERO.

Eu vou fazer as perguntas e V.Exa. pode já, de pronto, a cada pergunta, responder.

A INFRAERO administra atualmente 67 aeroportos, 84 unidades de apoio à navegação aérea e 32 terminais de logística de carga, estrutura que não deve diferir muito do período do seu comando na empresa. Qual a avaliação de V.Exa., qual a avaliação que V.Exa. faz da infra-estrutura aeroportuária aérea brasileira? Quais as principais dificuldades que a INFRAERO enfrentou na sua gestão para realizar a sua administração a contento? Os recursos financeiros alocados para investimentos sob responsabilidade da INFRAERO foram suficientes, na sua gestão, para atender às necessidades? O que deixou de ser feito por falta de recursos?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Em primeiro lugar, eu vou fazer uma avaliação dos 76 aeroportos. Realmente continuam os 76 aeroportos da INFRAERO. E, na minha visão, a infra-estrutura aeroportuária é uma... foi uma decisão do Ministério da Aeronáutica — aí estou me reportando aos anos de setenta e pouco, quando criaram-se comissões, já antevendo, naquela época, que o *boom* de transporte aéreo no País, que sempre viveu, um país continental, que dependeria



muito da aviação. Então, já em mil novecentos e qualquer coisa, na década de 70, o Ministério da Aeronáutica tomou algumas atitudes com relação aos aeroportos. Então, começou com o Aeroporto de Galeão, o Aeroporto de Brasília, o Aeroporto de Manaus. E, em seqüência, o Aeroporto de Confins, o Aeroporto de Guarulhos, que eram aeroportos que não eram construídos pela INFRAERO, apesar de ela já ter existência, de a INFRAERO já ter existido, em 1973, porque ela começou apenas operando e mantendo alguns determinados aeroportos, não todos. Mas, nessa época, o Ministério da Aeronáutica já tinha empreendido essas ações de aparelhamento da infra-estrutura portuária. Estou falando só da parte aeroportuária, não da parte da navegação, que também é um capítulo à parte. Então, eu tive a oportunidade de trabalhar numa comissão dessas que o Ministério criou — eu já era engenheiro aeronáutico na época, eu fiz o ITA como oficial aviador. E daí eu parti.... Desde 1975 que trabalho nessa área de aeroportos e aeródromos. Então, eu já..., eu fiz parte da comissão de construção do Aeroporto de Confins. Então, desde aquela época nós já labutávamos nessa área. E o Ministério da Aeronáutica, então, a partir daí, começou a entregar, paulatinamente, à INFRAERO os encargos de construção e recuperação de outros aeroportos. E um marco muito importante — isso acho que não foi dito aqui, falou-se muito do ATAERO, mas não foi dito como foi criado esse ATAERO —, o marco importante no Sistema de Transporte Aéreo foi em 1988/1989, quando se criou o ATAERO. O que era o ATAERO? Um adicional tarifário previsto exclusivamente para investimento. Você não pode usar essa verba para custeio. Então, é uma verba que só pode ser aplicada em custeio.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Em investimento.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Em investimento, desculpe. Então, esse foi um marco muito importante na INFRAERO a partir de 88, 89, quando houve essa arrecadação suplementar para poder então empreender toda a parte de infra-estrutura aeroportuária. E aí, a partir dessa data, então, nós vimos que o Brasil criou cara nova. Criaram-se os aeroportos todos, de Fortaleza, de Recife, de Belém, de Porto Alegre, de Curitiba, enfim, entramos num nível de classe mundial de aeroportos, graças a essa verba e a atuação da INFRAERO nesse setor. Então, a infra-estrutura aeroportuária vem de um planejamento muito longo, muito longo. Começou lá em setenta e pouco, e continua esse planejamento; não sofreu



interrupção em nenhum momento. Eu diria, eu até me atreveria a dizer que, nesses próximos, nesses 10 anos passados, o nosso sistema de transporte quase foi à bancarrota — e eu estou me referindo ao transporte ferroviário, rodoviário e marítimo. E o único transporte que não sofreu sequer um arranhão foi o Sistema de Transporte Aéreo. Nesse período que nós estamos atravessando aí, de problemas no Sistema de Transporte Nacional. Então, a INFRAERO vem, ao longo desse tempo todo, fazendo esses investimentos. E eu diria que nós estamos no topo. E a gente não pode parar, porque a gente está vendo que o crescimento em 12% de demanda, e é uma coisa que a gente tem que prosseguir. Voltando... E paralelamente ao sistema, porque não adiantava fazer só aeroportos. Nós tínhamos também... e o Ministério na época... Eu, quando fui da INFRAERO, eu era subordinado diretamente ao Ministro da Aeronáutica. eu fui convidado por ele para ser da INFRAERO, pelo Ministro da Aeronáutica. Então, o Ministério da Aeronáutica mantinha, paralelamente, esse investimento na área de navegação aérea. Então, em 1973, quando eu comecei a falar... Em 73, quando começou o Galeão, quando o Ministério da Aeronáutica começou — e estou falando Ministério da Aeronáutica da época, porque agora é COMAER. Mas o Ministério da Aeronáutica, em 1973, ele começou a implantação do primeiro DACTA, que foi aqui em Brasília, em 1973. E entregou o DACTA IV, esse é o DACTA I. E o DACTA IV foi entregue agora em 2006. Ou seja, 33 anos de obras contínuas no sistema de navegação aérea. Nesse ponto, nesse meio de investimento apareceu o SIVAM, que foi um investimento muito grande do Ministério da Aeronáutica. Então, o Sistema de Transporte Aéreo — que aí eu não falo só de transporte, mas também do sistema de navegação — ele veio num crescendo. E nós hoje... Eu até me assustei muito quando houve o apagão aéreo. *“Houve um apagão aéreo”*. Não houve um apagão aéreo! O que houve, na minha modesta opinião, o que houve foi uma quebra, nesses últimos 5, 6 anos, de 3 companhias aéreas, grandes companhias aéreas, as 3 maiores. E, no entanto, o sistema se recuperou. Mas teve uma delonga, e ainda está tendo. Está tendo uma deficiência de aeronaves, como foi dito, como se diz a toda hora; está tendo. As companhias aéreas não estão conseguindo alcançar ainda a demanda, porque tem que ter novas aeronaves. Mas o que houve foi isso, foi uma quebra nas companhias de grande movimento. O que houve foi uma tragédia, como essa tragédia da Gol,



que realmente foi uma tragédia, é indiscutível, que poderia ter acontecido em qualquer lugar. E eu citaria 3 pontos: as companhias aéreas, essa tragédia da Gol e o movimento de uma classe profissional, que aproveitou, ou não, não diria que está aproveitando a oportunidade, mas o movimento de uma classe funcional, que resolveu fazer o apagão aéreo. Porque, da noite para o dia, porque o sistema que... O americano vem aqui no Brasil, ele faz... as companhias aéreas não voam para qualquer lugar. Eles vêm aqui fazer fiscalização. A FAA, americana... Até é interesse do Brasil, que convida para vir aqui para fazer uma fiscalização no sistema. Convida. E nós sempre estivemos no topo. E, de repente, num dia, acabou. O sistema aéreo está falido. E eu posso falar isso tranquilamente, porque eu não sou mais do Ministério da Aeronáutica. Já estou há 10 anos na reserva e estou há 8 anos fora da INFRAERO. Quer dizer, não estou no sistema. Não estou defendendo o sistema por corporativismo, não. É a realidade! Então, essa é a minha colocação com relação à infra-estrutura aeroportuária. O senhor me perguntou também quais os óbices na minha gestão em termos de recursos. Na minha gestão, nós não tivemos óbice nenhum. Fizemos planejamento, fizemos várias obras, fizemos todos os investimentos que já a gente tinha planejado, que aliás já tínhamos um planejamento. Nós não tínhamos um plano geral, um plano nacional aeroviário, não tínhamos. Mas a INFRAERO estabeleceu, em 1995, um plano de investimento da empresa para até o ano de 2005. Nós tínhamos um plano de investimento e que estava sendo seguido rigorosamente. Em 1977 entrei e já peguei o plano andado, e dei continuidade. Em 2000, ele estava prosseguindo. Porque essas obras todas que estão... Santos Dumont já tinha sido pensado na minha época. Congonhas, foi projeto nosso, já tínhamos... É da nossa época, esse Congonhas novo. Então, por quê? Projetos aeroportuários que não podem parar. E aí eu tenho uma certa preocupação, porque, quando no final já da minha administração, o Governo começou a contingenciar verba da INFRAERO, recurso próprio, não de orçamento, recurso da INFRAERO, para fazer superávit. Isso não foi só da INFRAERO, foi de todas as estatais — os senhores devem ter conhecimento disso. Isso me preocupou bastante, porque a INFRAERO tinha recursos para continuar. Agora, por conta de algumas delongas também de licitação e de projeto mesmo, e de questionamentos com o meio ambiente, houve um atraso, e aí acumulou tudo agora. Então, hoje, está



se falando em precisar de 5 bilhões até 2010 para fazer investimento para atender à demanda. Até acredito, porque houve um contingenciamento e um resfriamento devido a essas razões ambientais.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Acho que está bem. Vou continuar aqui nas perguntas. Além dos recursos provenientes das tarifas dos serviços aeroportuários e de auxílio à navegação, a INFRAERO possuía outras fontes de receita na sua época? Como a INFRAERO fazia a gestão das áreas comerciais e dos espaços publicitários nos aeroportos e dos seus entornos durante a sua gestão?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Sim, além das tarifas aeronáuticas, que nós chamamos, e aeroportuárias, nós tínhamos uma... era nossa meta... Até na época em que comecei na presidência eu colocava uma necessidade de projeto. Ou seja, o projeto de um terminal de passageiros tem que ter no mínimo 25% de área para destinada à comercial. Por quê? Eu estava tentando implementar, em vez de onerar o usuário, passageiro e as companhias aéreas e aumentar a tarifa aeroportuária, na minha época ficou... não houve nenhum reajuste e ficou por muito tempo. Acho que, em 2002, 2003 houve um reajuste nessas tarifas, mas, na minha época e antes da minha época, não se tinha mexido nas tarifas aeroportuárias. Então, nós tínhamos que implementar receitas comerciais. E nós fizemos isso. E como é que se fazia receita comercial? Essas áreas de estacionamento, que a gente licitava, essas áreas, lojas... E a gente fazia um *mix* de lojas. Então, esta área aqui vai ser para farmácia. Então, vou licitar, o farmacêutico... Quem quiser explorar essa área tem que ser na farmácia. Então, era pré-selecionada, ou coisa desse tipo. Fazer um *mix* de prestação de serviço para o passageiro. Não eram aleatórias as áreas que a gente licitava. Então, a receita comercial, eu exigia e nós colocamos metas muito apertadas para aumentar a participação da receita comercial na receita da INFRAERO. E eu peguei, na minha época, em 1997, parece que... Não estou bem certos dos números, mas só para dar uma idéia de grandeza, eu peguei, estava em torno de 19 à 20% de receita comercial dentro da estrutura da receita da INFRAERO, e eu deixei com 24, 25%. Foi um avanço muito grande. E acredito que hoje está maior porque as áreas estão bem comercializadas, as lojas...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O recente relatório, esse do TCU, final de 2006, afirma que as receitas recolhidas e repassadas pela INFRAERO aos



demais órgãos são insuficientes para os investimentos em modernização e expansão do sistema de controle de vôo, uma vez que tais recursos são provenientes, quase que integralmente, das tarifas, não havendo aporte de recursos ordinários do Tesouro Nacional. V.Exa. concorda com essa afirmação?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Essa não é muito a minha área em relação ao sistema de navegação, porque, eu, no Ministério da Aeronáutica, atuava mais na infra-estrutura de aeródromos e aeroportos. Mas eu acredito que tenha havido aporte de recursos do Tesouro principalmente para a implantação do SIVAM. O SIVAM, acho que recebeu recursos da União para fazer a implantação. E as tarifas que hoje o Ministério recebe, da ordem de 50... Tem uma... A ATAERO em si, principalmente do PAMPAT, ela tem coberto os investimentos do DECEA nessa área. Agora, eu não poderia afirmar, com certeza, se esses recursos são suficientes ou não, não tenho conhecimento.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. O mesmo relatório do Tribunal de Contas da União também tece considerações quanto a um elevado volume de inadimplência no âmbito da arrecadação de receitas tarifárias junto à INFRAERO por parte de proprietários e exploradores das aeronaves. Esta dívida, em 31 de maio de 2006, era de cerca de 1,7 bilhões, o que contribuiu para o não ingresso dos recursos necessários ao custeio do sistema e vislumbrou indícios de que o processo de arrecadação e cobrança necessita de melhorias. Essa inadimplência já existia durante sua gestão? V.Sa. poderia nos identificar a causa dessa inadimplência? E quais as atitudes que a INFRAERO adotou em relação a essa situação na época?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Essa inadimplência já é antiga das nossas companhias aéreas. Ela já vinha... Quando eu assumi a Diretoria de Engenharia já tinha essa inadimplência, já tinha vários acordos firmados com as companhias. Nós estamos falando companhias aéreas principalmente das domésticas, as grandes, Transbrasil, VASP, VARIG e TAM. A TAM não, a TAM praticamente não tinha dívidas conosco, mas as 3 últimas, sim. E a gente fazia vários acordos com elas. Inclusive, quando chegou em 1998, eu sugeri no Conselho de Administração que nós não deixássemos mais... A companhia que tivesse devendo a prestação dos acordos, eu proibiria de decolar. E foi uma confusão. Foi a primeira vez que nós montamos isso. E eu mandei montar um sistema, peguei as



outras companhias aéreas, montamos um esquema especial de que tal dia, se não fosse feito um pagamento — principalmente... era a VASP que estava inadimplente no acordo —, eu não deixaria embarcar o passageiro dela. O avião não decolaria. Mas não poderia prejudicar o passageiro. Então, eu fiz um acordo com as demais companhias que a gente montasse um esquema especial para absorver os passageiros dessas companhias para a VARIG e Transbrasil e TAM. Não foi necessário porque o Presidente da VASP na época — eu estou falando VASP, mas, infelizmente, eu não posso deixar de citar o nome — me garantiu que pagava. E teve uma vez até que ele me deu um cheque e saiu da minha sala e mandou sustar o cheque. Aconteceu esse detalhe. Então...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - *(Risos.)* Esse é o legítimo cheque voador.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Voadésimo, esse é o aéreo mesmo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O aéreo, o cheque aéreo. *(Risos.)*

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Então, essa era uma coisa estrutural das companhias aéreas, uma coisa estrutural, essa dívida. E hoje a dívida está realmente alta. Inclusive, na Transbrasil, na época em que a Transbrasil ganhou na Justiça um congelamento de tarifas e tal, fizemos um acordo com o Governo e ele pagou à INFRAERO o que estava devendo. Nós fomos lá receber o cheque do que eles tinham ganho na Justiça. Fizemos um acordo, mas eles voltaram outra vez, e a Transbrasil ficou devendo duzentos e poucos milhões, até hoje.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A Lei Federal nº 9.825, de 1999, determinou expressamente, em seu art. 2º, que parte dos recursos arrecadados pela INFRAERO deveriam ser utilizados para a formação do chamado superávit, ou seja, destinado para pagamento dos juros da dívida pública. Essa determinação foi cumprida pela gestão de V.Exa.? Ou seja, o contingenciamento determinado pelo Governo, na época, foi obedecido? E quais foram os montantes anuais contingenciados em sua gestão?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Nós não obedecemos, foi imposto, foi comandado, vocês não podem gastar isso, nós não gastamos



realmente. Mas eu não saberia dizer os valores. Isso aconteceu já, como eu disse, no final já da minha... 1999, 2000 que começou isso. E eu não saberia dizer os valores, eu não tenho esses valores, mas eram da ordem... Eu arriscaria dizer que era da ordem de 20% dos investimentos, 20 a 30% dos investimentos eram contingenciados.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Algumas perguntas agora sobre a gestão do controle de tráfego e de recursos humanos da INFRAERO.

Como V.Sa. avalia a qualidade dos serviços de navegação aérea de competência da INFRAERO no contexto do sistema aeronáutico brasileiro?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Esse serviço, a INFRAERO não tinha nenhuma ingerência sobre esse serviço, que, antes, esse serviço foi criado a TASA. A TASA é que exercia esse serviço. E — não sei precisar exatamente o ano — a TASA foi incorporada à INFRAERO. E a partir daí, então, começamos a operar também alguns serviços aeronáuticos de proteção ao vôo: navegação aérea, controle e comunicações. E viemos com a TASA. Ela tinha um planejamento de absorção, um plano de absorção de encargos que era passado do antigo Departamento de Proteção ao Vôo para essa companhia e que a INFRAERO absorveu e começou a assimilar. Eu diria que os equipamentos dos aeroportos, onde a INFRAERO tem investido, acho que estão *up to date*, estão operando bem. O pessoal está engajado, principalmente do controle de tráfego aéreo. Esse apagão do tráfego aéreo não foi atingido... O pessoal da INFRAERO não participou disso. Isso foi estritamente na área do Ministério da Aeronáutica. Os operadores da INFRAERO, pelo que me consta, não tiveram nenhuma participação nisso. Então, eu acredito que tenhamos um plano de investimento grande. A INFRAERO ainda mantém esse plano de investimento dos auxílios à navegação, e comunicações. Tenho aqui uns dados que até poderia passar para os senhores, hoje, de como é que está a situação desses planos, como estão esses investimentos. Eu acredito que a INFRAERO neste ponto está muito bem situada.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.! Os controladores de vôo do quadro da INFRAERO encaminharam queixa relativas à qualidade do Sistema de Controle de Tráfego Aéreo durante a gestão de V.Exa.?



O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não. Não tive nenhuma participação nisso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nunca encaminharam nenhuma reclamação, nenhuma queixa?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não que eu me lembre.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Exa. administrou uma situação de insuficiência de recursos humanos na atividade de controle do tráfego?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não, porque, como eu estava dizendo, nós temos uma absorção gradual das atividades. Então, à medida que a gente ia necessitando, nós íamos formando novos técnicos. Hoje, parece que a INFRAERO está em torno de 1.500 pessoas que trabalham na área de proteção ao vôo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Exa. encaminhou algum pedido de contratação de pessoal ao Governo Federal naquele período, ou realizou concurso público para admissão de controladores de vôo?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não, não foi colocado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não estava na pauta isto da INFRAERO?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não, não estava na pauta.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual a opinião de V.Exa. sobre o tema da desmilitarização dos controladores de vôo? V.Exa. tratou do tema durante sua gestão.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não foi tratado, mas já era conversado. Era conversado não oficialmente. Esse é um ponto muito importante, que eu acho, porque o Ministério na época que começou os DACTAs — o primeiro DACTA foi em 1973 — ele chegou num ponto, em 1970, de decisão. O que fazer? Porque ele controlava o tráfego aéreo civil e estava implanto um sistema de defesa aérea. O que fazer? Vamos fazer 2 sistemas separados? Naquela época não tinha nenhum *Know-how* fora do Ministério da Aeronáutica para implantar tal sistema. Então, fizemos, no Ministério da Aeronáutica, a opção de fazer um centro integrado: controle de tráfego aéreo e defesa aérea. Esse planejamento de 33 anos que citei anteriormente, que terminou, agora, em 2006, e que deve estar começando de novo



no DACTA I, porque os equipamentos estão sempre sendo rejuvenescidos, sempre trocados, sempre dando *upgrade*... Então, esse sistema é um sistema que foi único no mundo, pois à época, me lembro que a OACI causou rejeição nessa nossa decisão, mas, depois, eles começaram a recomendar que outros países que não tivessem recursos adotassem o nosso sistema. A OACI! Então, dentro deste parâmetro eu não acredito que seja possível, a curto prazo, nem a médio prazo, nem com os recursos disponíveis e governamentais, fazer essa separação. Eu não acredito, pessoalmente eu não acredito. Por quê? Hoje, da área de proteção ao vôo deve 15.000 pessoas. E 15.000 pessoas... Temos um esquadrão de avião laboratório operando só nas dificuldades, um esquadrão de 15 a 20 aviões-laboratório dessa ordem, que voam 24 horas, testando todos os equipamentos, porque esses equipamentos têm de estar sendo calibrados diuturnamente. Só esse já é um problema sério. O Ministério da Aeronáutica possui um parque de material eletrônico só para dar apoio aos equipamentos: manutenção, suprimento e reparo desses equipamentos. Então, eu acredito que a muito longo prazo dever-se-ia esperar uma separação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Vou fazer algumas perguntas agora sobre a gestão aeroportuária e o andamento das obras da INFRAERO. A aviação comercial registrou, nos últimos 5 anos, um crescimento acima das expectativas previstas para o setor, segundo dados da própria ANAC. A demanda de passageiros aumentou, desde 2002, pouco mais de 50% ao ano, sem contar com a perspectiva de um crescimento de mais de 17% para este ano.

Pergunto a V.Sa. se julga a situação da infra-estrutura aeroportuária de hoje com capacidade de atender a esse crescimento que se deu acima de todas as expectativas. V.Sa. acredita que a sua gestão auxiliou na preparação do sistema de tráfego aéreo do Brasil para esse novo patamar de crescimento? V.Sa. discutiu o planejamento das condições aeroportuárias de curto, médio e longo prazos com o Comando da Aeronáutica, com o DAC — hoje ANAC — e com as empresas aéreas? Em que a sua gestão pode ter comprometido as condições da infra-estrutura aeroportuária brasileira?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Nesses últimos 5 anos... não foi 50% por ano; nesses últimos 5 anos, o aumento de 50%. E, neste ano, está



previsto um aumento de 17%. Realmente, a economia, quando começa a dar um suspiro de querer crescer, o setor de transporte aéreo é um termômetro excelente. Então, antes de a economia começar a crescer, ele já dispara. E é o que está acontecendo. Devemos estar num crescimento aí, este ano, de 4,5 a 5% talvez, e já disparou o setor de transporte aéreo. E é sempre assim no mundo todo, não é só aqui no Brasil, não. Então, eu tenho a preocupação que, hoje, as obras... eu não tenho conhecimento, assim, específico das obras que estão sendo realizadas, mas eu tenho ciência de que algumas obras estão em ritmo... meio paradas, suspensas, face a essas várias controvérsias que estão tendo aí com relação a contratos, aditivos, empresas e tudo o mais. Então, eu tenho muita preocupação desses aeroportos novos que foram licitados nesse período aí, nesses 5 últimos anos, e que estão parados e que não estão progredindo. À exceção de Congonhas e Santos Dumont, os demais aeroportos estão praticamente parados. O maior aeroporto do País, da América do Sul, Guarulhos, está parado! Esse TPS3, nós fizemos... eu fiz o projeto. Nós contratamos o projeto lá em 1997, já para começar no ano seguinte, e não está nem licitado ainda! Então, eu me preocupo com esse *stop* que houve nos empreendimentos. A continuar isso, eu me preocupo seriamente com o que pode acontecer na nossa rede aeroportuária. Então, providência tem de ser tomada para que se deslanchem todos esses projetos que já estão aí, e outros que estão... já Florianópolis, já está disparado; a licitação está parada; os projetos todos prontos. Então, a gente tem de ter muita atenção, porque, se não, aí sim vai ter o caos, aí vai ter o apagão aéreo, a continuar aí. Por quê? Porque não envolve só terminal de passageiro. Quando sai uma licitação, um terminal de passageiro, está embutido ali o lado ar; é o pátio, é o estacionamento da aeronave. Não é só o TPS. Aqui, Brasília, nós fizemos um TPS. Mas o que fizemos? Fizemos um pátio imenso; tem um pátio enorme. Então, o lado ar acompanha o terminal de passageiro. E essas obras...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Como eram definidas as prioridades da INFRAERO para a realização de obras na infra-estrutura aeroportuária sob sua gestão? Existia um plano anual ou plurianual de obras? Quanto a sua gestão investiu nessa infra-estrutura?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Nós tínhamos, como eu falei inicialmente, nós tínhamos um plano que foi estabelecido em 1995, para 10 anos,



para 2005, num investimento da rede aeroportuária. E nós tentávamos seguir esse plano. Naturalmente, ele era muito flexível porque variava de região; onde estava o tráfego aumentando ou não. E nós tínhamos, como temos hoje ainda — acredito que tenha — um instrumento de investimento chamado PGOSE em que, no ano anterior, as unidades aeroportuárias — estou dizendo individualmente: cada aeroporto, cada Superintendente — apresentavam as suas deficiências, as suas necessidades de investimento, mandavam para o Centro Regional desses aeroportos; esses Centros Regionais faziam uma triagem desses investimentos e mandavam, cada Centro Regional — estou falando aí dos 67 aeroportos —, para a sede. E nós discutíamos esse PGOSE, como a gente chamava o Plano Geral de Obras e Serviços de Engenharia; discutíamos isso, dávamos prioridade. A prioridade era dada pela Diretoria. Analisava as necessidades dos aeroportos, dos centros de negócio, e a Diretoria é que listava a sua prioridade. Então, dentro desse planejamento, começava a contratação de projeto no próprio ano do PGOSE para ser elaborado no ano seguinte. Então, nós tínhamos um plano de investimento muito grande. E eu tenho os números aqui do investimento que fizemos no período de 1997, 1998, 1999 e início de 2000. *(Pausa.)* Entre o total de obras e equipamentos — isso aí eu não tenho separado —, em 1997, nós investimos 280 milhões; em 1998, investimos 298 milhões; em 1999, 278 milhões; e, em 2000, que, apesar de eu ter saído em abril, nós já tínhamos feito o planejamento de 1999, o ano anterior, foram gastos 320 milhões em obras. Eu tenho uma informação de que, no ano passado, a INFRAERO gastou 600 milhões em obras. Então, para ter uma idéia de valores, o quanto evoluiu esse plano de investimento. Esse foi da minha época; foram esses investimentos que nós fizemos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. O TCU, o Tribunal de Contas da União, através de uma auditoria de natureza operacional realizada no ano de 1996 — e vou utilizar aqui expressões literais do mencionado relatório —, *“abordou questões referentes à gestão na INFRAERO, como, por exemplo, a necessidade de maior investimento em infra-estrutura aeroportuária; e se referiu a constantes relatos sobre as deficiências no sistema de controle de voo, que, já naquele ano, era apontado como um sistema que estava sendo utilizado acima de sua capacidade de operação”*.



Essas afirmações apontam a existência de problemas antigos, que já vão aí há 11 anos. V.Sa. conviveu com os problemas detectados pela mencionada auditoria do TCU ou tem conhecimento dos problemas apontados por essa auditoria, de 1996? Se teve, como foram encaminhadas as soluções dos problemas, ou encaminhada a solução dos problemas apontados pelo Tribunal de Contas da União na gestão de V.Sa.? E como — uma última pergunta — como se organizava o processo de controle interno da INFRAERO sob a sua gestão? Existiam, naquela oportunidade, auditorias internas? Como era organizado esse processo sob a sua gestão?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Bom, com relação a esse relatório do TCU, de 1996, já assinalando deficiência no sistema de navegação aérea, não passava pela INFRAERO essa deficiência apontada. Talvez passasse para o sistema do Ministério da Aeronáutica, que era o órgão da DEPV na época. Eu não tenho conhecimento, conforme já havia afirmado, de que na INFRAERO tivéssemos problemas de proteção ao vôo, na área nossa, nas unidades onde nós operávamos. Não tinha esse conhecimento. Como é que era o processo de controladoria? Nós não tínhamos auditoria. Na minha época eu tinha a chamada Controladoria. A Controladoria exercia o papel de prévia, ou seja, um edital de licitação passava pelo Conselho Jurídico, pela nossa Consultoria Jurídica, e passava para a Controladoria. Então, antes de lançar edital, a nossa Controladoria verificava... E eu dei muita força nessa Controladoria. O efetivo era razoável: devia ter uns 10, 12 controladores, talvez um pouco mais. E toda documentação, quando vinha para a minha mesa, tinha de ter o carimbo da Controladoria. Às vezes, eu tinha até uma certa resistência dos diretores que queriam resolver um problema com urgência, mas, se não tinha o carimbo da Controladoria, ele tinha de sair correndo atrás do carimbo da Controladoria para que eu desse encaminhamento. Então, nós tínhamos essa Controladoria, que foi estabelecida pelo Conselho de Administração já em 1997. O Conselho de Administração da INFRAERO...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Era uma controladoria e não uma auditoria?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não era auditoria. Era controladoria.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Na época não existia auditoria na INFRAERO?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não. Nós não tínhamos auditoria. A auditoria quem fazia era o Conselho Fiscal, que geralmente é acéfalo, mas ele fazia mais a fiscalização contábil da empresa ou...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Coisas desta natureza.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Dessa natureza.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu vou lhe fazer uma pergunta, um questionamento, e vou tratar sobre este caso específico, porque ele, do ponto de vista do Tribunal... O Tribunal de Contas da União tem várias investigações que estão sendo realizadas acerca da INFRAERO; várias diligências que já foram realizadas; análises que estão sendo feitas pelo Tribunal de Contas em relação a licitações, projetos, obras já em andamento realizadas pela INFRAERO.

Eu vou fazer a pergunta específica sobre este caso, porque é o único caso de que nós temos notícia até o momento ou de que este Relator tem notícia, de que já houve um julgamento por parte do Tribunal de Contas da União.

Então, a INFRAERO foi alvo de investigação pela suposta contratação de obras superfaturadas junto à Construtora OAS para a expansão do Aeroporto Internacional de Salvador. O TCU, à época, exigiu da construtora uma caução de 30 milhões de reais. Há 2 meses, aproximadamente, o tribunal concluiu o processo e constatou o superfaturamento de 7 milhões e quer que a INFRAERO desconte esse valor da caução que foi depositada em juízo.

Aqui, o Acórdão é o 152/2007 — Plenário. Portanto, uma decisão final tomada pelo TCU.

O Presidente da INFRAERO, à época, era V.Sa.

O Presidente da INFRAERO foi responsabilizado, condenado a pagar o valor de 713 mil... ou devolver o valor de 713 mil, 912 reais, 36 centavos, no Processo 015.467/2005-9.

O Presidente citado é V.Sa. V.Sa. poderia nos esclarecer sobre este processo? O que houve? O que aconteceu? Porque, neste caso especificamente, nós já temos uma decisão tomada pelo Tribunal de Contas da União. E seria muito importante se V.Sa. pudesse nos esclarecer sobre este processo, até porque V.Sa.,



pela informação que temos, foi condenado a devolver 713 mil, quase 714 mil reais aos cofres públicos.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Bom, inicialmente, já foi passado em julgado pelo Plenário, mas ainda está em fase de recurso. Cabe recurso. Eu entrei com recurso no tribunal, e não foi julgado ainda; foi distribuído para um novo Ministro, para ele verificar as razões da minha justificativa. Pelo que eu sei, do meu conhecimento também, a empresa também entrou com recurso. Então, foi julgado, mas não está terminado. Ainda está em fase de recurso. Com relação à minha multa de setecentos e poucos mil, se eu realmente tivesse sido multado com setecentos e poucos mil, eu estaria tranqüilo, porque setecentos e poucos mil eu não consigo pagar. Eu vou ter de ir para a cadeia porque eu não consigo pagar setecentos e poucos mil. Mas a minha multa é de 23 mil reais. E essa me preocupa porque essa aí... vão vender meu carro e vão pegar os 23 mil reais. Preocupa. Então, o valor exato da multa foi 23 mil reais, e foram multas variadas. Na minha administração, eu, Presidente da INFRAERO, e o meu Diretor de Engenharia, fomos multados em 23 mil. Os demais diretores e da outra diretoria também, em valores variáveis, que vão de 18 mil até 5 mil reais de multa. Todos recorreram da multa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, a soma total das multas é que dá esse valor de 723 mil?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Aí eu teria de fazer uma conta, mas eu acho que não chega nisso, não. Não chega porque as 2 multas maiores foram de 23 mil. Só aí dão 46 mil. A outra... É, não chega. Talvez chegue a 100 mil aí, tudo. Todos os diretores.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Então, como foi o processo de Salvador? O processo de Salvador começou em 1998 com uma auditagem lá, em Salvador. Foi uma obra, foi um projeto motivado pela necessidade do Governo local, querendo aquela ampliação. Nós estávamos querendo fazer a ampliação também, mas eles conseguiram... Nós tínhamos um programa chamado PRODETUR, em que o BIRD financiava 50% da obra. Então, foi uma obra que nós preparamos com uma certa pressa para poder pegar os recursos. E daí outros aeroportos pegaram esses



recursos do BIRD. E, pela pressa, o Governo Estadual se propôs a contratar o projeto, logicamente com o acompanhamento da INFRAERO. Mas foi um processo tumultuado. O Estado contratou — era até através de uma firma deles, uma companhia que me falha o nome agora —, e foi feito o projeto pelo Estado; foi entregue. E a gente tinha algumas restrições ao projeto, mas era tão grande a velocidade que se queria dar ao processo para pegar esse dinheiro do BIRD que nós aceitamos licitar o projeto. Nós licitamos o projeto. E, no projeto, houve algumas alterações. Por quê? Este estudo já tinha sido feito há algum tempo. E isso que está acontecendo hoje, com 17%, lá em 1998 aconteceu também. Em 1997 aconteceu. Estava dando um pico, como hoje: o aeroporto está pronto, e ele já está com fluxo porque realmente o crescimento foi muito grande. Então, licitamos esse projeto básico — era um projeto básico — que envolvia a reforma no terminal de passageiro antigo e a ampliação do terminal, sem contar toda a parte do lado aéreo: pátios; pista de táxi paralela à pista de pouso; pátio do terminal de cargas. Então, foram feitos, ao longo do projeto, ajustes nesse projeto. Foram feitos ajustes nesse projeto. E nós chegamos a fazer aditivo da ordem de 50% do valor licitado. Esse projeto — e isso eu coloquei muito como defesa da administração da INFRAERO —, quando nós licitamos, nós tínhamos orçado da ordem de 118 milhões. Eu estou com estes números claros porque foi agora o julgamento e eu participei ativamente de preparar a nossa defesa, porque foi da minha época. O próprio Presidente anterior, que foi o Perrone, solicitou que eu me dedicasse — ele colocaria uma equipe para me ajudar —, que eu me dedicasse a fazer essa defesa. Então, eu estou com muitos números à flor da cabeça para poder falar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nós estamos querendo lhe dar oportunidade para que V.Sa. faça aqui publicamente.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Está bom. Eu já fiz isso lá junto ao TCU. Mas, de qualquer maneira, quando nós licitamos, o nosso orçamento, que era de 118 milhões, a firma ganhadora, que era a OAS, ganhou com 138 milhões. E a gente tinha pressa. O Governo do Estado empurrando a gente, na época, porque queria pegar o empréstimo do BIRD. Eu chamei as companhias, devolvi as propostas comerciais e falei: Apresentem outra proposta comercial. Só quem apresentou outra proposta comercial foi a OAS: de 138, botou 128 milhões. E eu



achei ainda caro. Concluindo a história, nós fechamos esse contrato em 120 milhões. O contrato licitado, que era de 138, baixou para 120 milhões. Fechamos o contrato. E houve esses reajustes, conforme eu falei, de projeto, de nova expansão. A área de estacionamento de automóvel que estava previsto inicialmente estava muito pequena; nós tivemos de aumentar; fizemos um edifício-garagem. Fizemos esses complementos do projeto e o projeto, então, pegou 50% de aditivo nos quantitativos. Com isso, o TCU entendeu que tinha alguma coisa errada, que se estava mexendo muito no projeto, e fez uma auditoria em 1998, a primeira auditoria. Nessa primeira auditoria, a equipe de auditoria, no relatório preliminar da auditoria de Salvador, regional, encontrou desvios da ordem de 34 milhões de reais, que nós, os dirigentes e a empresa, tínhamos que devolver aos cofres públicos. E foi-nos dada a nossa defesa. Na nossa defesa... até tenho esses números da SECEX-Bahia... Depois que nós apresentamos a nossa defesa, esse número caiu para 14 milhões. Quatorze milhões de reais. Nós apresentamos nova defesa, porque colocaram novos dados e botaram para 14 milhões. Nós mandamos nova justificativa para os itens. Uma coisa a salientar é que eu conversei muito com o Procurador do Ministério Público, Dr. Lucas — o Dr. Lucas é um cara muito certo, muito rigoroso, mas muito objetivo —, levei para ele, que me falou: “Você pode deixar, eu vou montar, vou pegar uma equipe minha para examinar isso”. No relatório dele, nessa diferença de 14 milhões, achou um débito de 436 mil reais. Isso porque era tão pequeno, que nós deixamos, nessa segunda leva de justificativa, de abordar 2 pontos. Ele falou: “Por não ter abordado esses 2 pontos, eu fico do jeito que estava” — que eram os 436 mil. Posteriormente nós colocamos o memorial para ele averiguar aqueles 2 pontos, mas não foi dada mais a oportunidade de ele examinar. De qualquer maneira, o julgamento final do Plenário achou... o Ministro Zymler achou uma diferença de 6 milhões. Então, de 34 iniciais... é que tinha acontecido um monte de barbaridades. A julgar pelo primeiro relatório do TCU, quando houve o relatório, chegou o relatório ao meu conhecimento, eu quase morri do coração. Disse: “Não é possível uma coisa dessa”. E foi julgado: 6 milhões. Esses 6 milhões — hoje, a ônus da empresa, a OAS —, hoje eles estão recorrendo, porque o orçamento que estava colocado lá, eles estão refutando alguns parâmetros do orçamento que resultou nesse valor de 6 milhões. Então, está com outro Ministro,



que foi sorteado agora, para averiguar esse detalhe. Então, veja bem, o de Salvador, que era uma coisa tenebrosa, uma confusão muito grande, ficou reduzido a isso. Ou seja, num contrato de 170 milhões foi achado um sobrepreço de 6 milhões. Isso dá quanto? Menos de 3%, num sistema que, hoje, o pessoal está querendo criar um sistema SINAPI aeroportuário, porque viu que os preços usados da Caixa Econômica não eram compatíveis com a complexidade da obra de um aeroporto. E hoje eles estão criando isso. A INFRAERO, junto à CEF, está criando um SINAPI aeroportuário.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Este é outro questionamento que eu gostaria de fazer a V.Sa.: se a INFRAERO dispunha, à época, de instrumentos de estimação de custos das obras que possibilitariam evitar superfaturamento desse tipo detectado pelo TCU, e como ocorre em outras áreas de contratação pelo Poder Público... Não existia isso, à época?

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Relator, não seria melhor dizer sobrepreço? Porque existe uma diferença aqui, se não me engano, nessa questão, entre o que é...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Entre superfaturamento e sobrepreço?

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Porque o sobrepreço, pelo que entendo, é que os preços licitados estariam além das tabelas usadas, que, no caso, eram tabelas do DNIT e tal. Superfaturamento seria considerado uma obra além...

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Aumentar a quantidade.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Uma utilização de uma coisa que não foi realizada.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Isso.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Eu acho que a gente poderia precisar melhor e, talvez, usar essa palavra "sobrepreço", que me parece mais correta do ponto de vista da análise que a gente tem que fazer desses casos.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Correto.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Relator, complementando o que o Deputado Zarattini está falando, eu fiquei muito confuso com a resposta do nobre Brigadeiro, porque eu não entendi o que é esse negócio do TCU. Se é realmente isso que o Zarattini está falando, se é a diferença de preços por unidade de obra, se



é o valor aditivado maior do que permite o legal, se têm obras medidas e não executadas. Seria importante esclarecer isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu ia fazer esse questionamento a V.Sa.. Está feito.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Sobrepreço é basicamente baseado em tabelas de SINAPI, de Cicro, até da PINI. Então, é calculado o sobrepreço sobre isso. Concreto. O metro cúbico de concreto no contrato era 270 e o SINAPI é 240. Estou dando um exemplo, não sei se é verdade isso. Esse é o falado sobrepreço. Dentro desses 30 milhões e pouco que tinha, realmente existia dúvida da SECEX-Bahia que tivessem sido medidas quantidades a mais. Isso me obrigou — obrigou a INFRAERO! — a contratar a COPTec para fazer uma auditoria lá na obra, furar concreto, quebrar peças para medir, para ver se tudo que estava no projeto era o que estava na obra. E isso foi feito. E aí o TCU se convenceu de que não tinham quantidades medidas a maior. Tivemos que pegar a COPTec para fazer esses levantamentos. Então, basicamente está-se tratando de sobrepreço, sobrepreço baseado numa tabela SINAPI algumas vezes, SICRO outras, e a INFRAERO tinha uma referência de preço. Tanto é que na época que nós fizemos a licitação, que foi de... nosso orçamento era 118, porque já tínhamos uma tabela, nós tínhamos obras, fazendo obra. O banco de dados da INFRAERO é muito grande. Eu acho que a INFRAERO deveria aproveitar a oportunidade e levar esse banco de dados para a Caixa examinar, para o sistema SINAPI, para examinar esse banco de dados, que é um banco de dados muito grande. Temos obras desde 1973, quer dizer, dá para fazer... é bem verdade que em determinadas épocas de inflação esses dados ficam mascarados, mas nós temos um banco de dados muito grande.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Por favor, a nossa legislação não só permite aditivar 25%?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Sim, no caso de obras novas, onde tiver somente construção nova, 25. No caso de reforma, ela pode ir até a 50%. E mais: ela permite até mais, desde que justificado. A Lei 8.666 permite você fazer um aditivo a mais do que 50%, desde que você justifique por que está fazendo além de 50%; tem que estar justificado, a Lei 8.666 permite.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Para não ficar uma dúvida, vou pedir para, se não é o caso da nossa CPI — nem é o motivo da nossa investigação, mas nós estamos tratando sobre esses temas, sobre a multa, que eu falei um valor aqui de 713 mil reais que havia sido passado pela minha Assessoria e V.Sa. falou em 23 mil reais, com outros que podem chegar a 100 mil reais. Então, já pedi aqui para a Assessoria...

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Pode chegar a 100 mil se somar as outras.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Se somar as outras multas que foram aplicadas a outros diretores ou outras pessoas integrantes da companhia. Então eu pedi para a Assessoria checar isso para nós podermos ter um número preciso.

O representante do Ministério Público do Tribunal de Contas da União, o Dr. Lucas Furtado, fez uma afirmação de que a INFRAERO é uma caixa-preta que precisaria ser aberta. Disse também estar convencido de que há um acerto entre as empreiteiras que fatiam o mercado. E que essa prática corresponderia a um conluio para fraudar licitações ou formação de cartel. O que V.Sa. acha dessas afirmações do Procurador?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - O Procurador, eu o reputo como um homem capaz, sério, objetivo, e não tenho nem como dizer a maneira de ele ter falado isso; eu não tenho idéia, porque esse é o meu conceito dele, meu conceito dele é muito...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas o senhor concorda com essas afirmações?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - De quê?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - De que tem caixa-preta na INFRAERO, e de que há um conluio das empreiteiras para acertar as licitações?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Bom, se há conluio das empreiteiras eu não sei, pode haver, realmente pode. Chega meia dúzia, senta, combina e “vamos fazer isso”. Agora, qual é a ferramenta que nós temos? Será que houve conluio na licitação de Salvador? É possível porque a OS com menor preço entrou com 138, as demais tudo era 140, 150, 160 e eu assinei com ela com 120. O que posso depreender disso? Pode ser que tenha havido conluio. Não posso



afirmar, eu posso só entender isso. Só posso lucubrar, mas eu não posso afirmar que houve conluio. Não sei. Agora, a caixa-preta da INFRAERO. Eu estranho a caixa-preta da INFRAERO porque o TCU já revirou a INFRAERO de pernas para o ar, os auditores estão em todos os setores da INFRAERO, eu não sei o que pode ser caixa-preta. A INFRAERO é um livro aberto a todos. Eu não entendo essa expressão.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Os últimos questionamentos são sobre o serviço de atendimento ao passageiro dos aeroportos. A mesma auditoria de natureza operacional realizada em 1996 pelo TCU já apontava a necessidade de ações quanto aos freqüentes atrasos dos horários de decolagens e problemas quanto ao atendimento aos passageiros. Quais as ações adotadas por sua gestão para enfrentar esse problema? Havia nos aeroportos brasileiros planos de contingência para atender às necessidades dos usuários quando da ocorrência de situações excepcionais que provocam atrasos substanciais ou cancelamentos de vôos? Talvez naquela época ninguém imaginasse que pudesse haver uma crise como a que nós vivemos nos últimos meses, mas havia plano de contingência já naquela época, naquela oportunidade, ou não, para situações desta natureza?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Dessa natureza não, porque na minha época não ocorreu esse tipo de fato. Mas nós tínhamos um plano de contingência da ordem de segurança, e o usamos algumas vezes para problemas de greve, problema de outras manifestações no aeroporto. Nós tínhamos um plano de contingência. O Ministério da Aeronáutica prontamente colocava nossa Polícia da Aeronáutica lá para proteger os aeroportos; nós tínhamos, já tivemos plano de contingência de transporte de ônibus para passageiros. Eu tinha, como falei anteriormente, eu tinha um plano de contingência no caso de a companhia aérea inadimplente não decolar, para atender os passageiros. E quando eu entrei na INFRAERO já tinha um início de ouvidoria, nós já tínhamos ouvidoria nos aeroportos, tinha sido implantada na administração anterior, na administração anterior à minha. E nós demos prosseguimento a essa ouvidoria. Então, para os passageiros, nós melhoramos o sistema de informação de vôo, mas é aquilo que... O que existe... Por exemplo, atraso de companhia aérea, na nossa época, quem punia severamente era o DAC, a companhia aérea não atrasava, se tivesse um



determinado tempo e prazo de atraso, era comunicado ao DAC. Cada aeroporto desse tinha um sistema SAC, um serviço do DAC, um serviço regional, um serviço local que eles comunicavam isso ao DAC e as companhias eram chamadas a responder pelo atraso, pelo cancelamento de vôo e muitas vezes multadas, e muitas vezes até tirado o HOTRAN dele. Então, havia um controle sobre atrasos e cancelamentos de vôos. Sempre houve.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por fim, uma última pergunta: o que V.Sa. não teve oportunidade de fazer durante a sua gestão que, se tivesse uma segunda chance de administrar a INFRAERO, faria?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Eu agradeceria muito o convite de voltar à INFRAERO, mas não voltaria não, porque nos dias de hoje está muito difícil o administrador público... Eu vou dizer uma coisa temerária. A Lei 8.666 não impede o ladrão de roubar, mas impede o honesto de trabalhar. Porque fazer uma licitação hoje, no País, é uma coisa muito complicada. É muito complicado. Então, eu falei isso uma vez e estou repetindo: a Lei nº 8.666 não impede o ladrão de roubar, mas o honesto de trabalhar impede.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, encerro aqui os meus questionamentos, agradecendo mais uma vez a presença nesta CPI do Major Brigadeiro Eduardo Bogalho Pettengill, ex-Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO no período de abril de 1998 a abril de 2000, que veio a confirmar aqui a certeza que expressei no início de que seu depoimento seria de grande importância para os trabalhos desta CPI.

Muito obrigado.

Eram esses os questionamentos do Relator, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Vamos passar ao autor do requerimento, o nobre Deputado Carlos Zarattini, começando às 14h49min e terminando às 15h05min.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Major Brigadeiro, queria agradecer a sua presença aqui. Já passamos por esse tema do aeroporto de Salvador, mas eu queria alguns esclarecimentos. V.Sa. disse que houve uma pressão muito grande para que esse aeroporto fosse feito, inclusive com projeto básico, numa situação apressada. Eu gostaria de saber de V.Sa.: essa foi uma



pressão da parte de que órgão do Governo Federal sobre a INFRAERO? E que pessoas faziam essa pressão?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - A INFRAERO, por estar envolvida com os governos locais dos aeroportos — e o aeroporto é uma ferramenta muito eficaz no sentido de desenvolver a região, ela leva desenvolvimento porque leva serviços, leva, enfim, uma infinidade de facilidades que trazem progresso. Então, os governantes locais são muito ativos para que a gente invista no projeto deles. E aí eu cito Palmas, que foi uma coisa assim também bastante forte, o Governador não saía lá da INFRAERO querendo o aeroporto de Palmas, que era necessário. Não morreu gente lá em Palmas a gente não sabe por que, porque operava... O aeroporto de Palmas, antes do aeroporto novo, operava numa avenida em que a cerca estava... os usuários tiravam a cerca porque cruzava a cidade e era um problema sério de segurança. O Ministro da Aeronáutica ficava louco da vida com aquele aeroporto. Ele falou: "*Pettengill, tem que resolver isso urgente. Vai morrer gente lá e nós vamos para a cadeia*". Então, Palmas foi um aeroporto com bastante pressão local. Salvador foi um aeroporto com muita pressão local para que a gente fizesse uma intervenção rápida lá. Natal foi outro. Aracaju, enfim, todos os aeroportos. Maranhão, lá em São Luís; Belém, com aquele Governador lá de Belém, que eu me lembro. Enfim, todos. Essas pressões que eu digo são pressões locais, não federal.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - É, mas não havia uma pressão da parte de algum órgão federal para que V.Sa. fizesse essa obra do aeroporto de Salvador?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não, federal, não. Não, federal... A gente...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - A pressão era do Governador?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Pressão local. Eu diria das autoridades locais, não só do Prefeito e Governador.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Quem era o Governador lá na época, na Bahia?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Na Bahia era o Paulo Souto. Ele até saiu...



O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Paulo Souto?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - É, Paulo Souto.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Ele é que insistiu muito para que esse aeroporto fosse feito naquele momento?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - E tanto é que ele... E esses governadores... A INFRAERO lucrou muito com essas pressões locais porque, quando eles vinham me pressionar, eu exigia contrapartida do governo local. Então, Palmas não pagou, mas está na conta lá que deve 50% daquela obra para a INFRAERO.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - E Salvador?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Salvador é a mesma coisa. Salvador foi até mais.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Também não pagou?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Pagou. Pagou porque era BIRD. O dinheiro do Governador não era do Governador, era do BIRD, que...

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

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - PRODETUR. O BIRD é que financiou o PRODETUR. Então, nós tínhamos o maior interesse em atender também porque a obra saía pela metade do preço, no mínimo. E foi o que aconteceu. Em Salvador saiu até menos para a INFRAERO porque nessa parte do PRODETUR a EMBRATUR também entrou com uma parte. Então, não sei do valor, mas acho que a INFRAERO pagou na ordem de 30%.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Certo.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - E o governo local pagou o restante, o governo e a EMBRATUR. Então, havia interesse da INFRAERO em atender a essa pressa do governador porque precisava. Não era uma obra criada para fazer elefante branco, não, era necessária.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - E esse Aeroporto de Salvador, se não me engano, foi um dos primeiros aeroportos a ter o conceito de *Aeroshopping*. Correto ou não?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Nós já tínhamos lá em Porto Alegre, em Curitiba.



O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Quer dizer, já é um conceito antigo o do *Aeroshopping*.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Já é um conceito antigo.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - A idéia de que o Aeroporto deve gerar renda para ajudar na sua manutenção e operação.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Exatamente.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O senhor disse que era em torno de 25% da receita.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Quando deixei a INFRAERO, o perfil da receita comercial da INFRAERO era em torno de 25%.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Quer dizer, 25% das receitas da INFRAERO eram advindas das áreas comerciais.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Estacionamento, aluguéis e outras atividades.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Certo. Quer dizer, é um conceito que não é uma novidade dessas últimas gestões da INFRAERO. É uma coisa que já vem de 10 anos atrás.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Eu não sei. O termo "*aeroshopping*" agora tomou uma outra....

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Não. O termo *aeroshopping*...

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Foi depois da minha administração que apareceu esse "*aeroshopping*". Eu não sei bem...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Não. Mas a idéia de áreas comerciais. Estou usando o termo porque é usado agora.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - E não foi invenção nossa, não. Porque isso aí, a gente viajava lá para o exterior, você passava no meio das lojas para poder entrar no avião Eu achava aquilo interessante.

O SR. DEPUTADO EDSON SANTOS - O conceito técnico é transporte e empreendimento.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - É. Não foi invenção nossa, não.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Certo. Muito bem.



O senhor citou que houve um planejamento, havia um planejamento de obras na sua época, que não era ainda um plano nacional de aviação, mas era um planejamento. O senhor pode citar para nós as obras mais importantes, além de Salvador, na sua gestão, quais as obras mais importantes que o senhor realizou?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Um aeroporto, para... Vamos fazer um aeroporto novo? Vai demorar 8, 7, 6 anos, por causa da problemática de licitação, projeto, coisas desse tipo. Então, ele permeia algumas administrações. Eu disse aqui que Congonhas, na minha época, já tinha sido estudado. Mas foi começado agora, e terminado agora, nem terminou, está recém-terminado. Santos Dumont foi outro aeroporto, começou na nossa época e me permeou. Mas eu tenho aqui a relação dos principais. Eu vou dizer rapidamente aqui. Começa a ficar muito papel e a gente acaba se perdendo.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Pode citar de memória, não precisa citar todos, não.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Bom, vou citar de memória. Eu tive a oportunidade de... a primeira fase de Belém nós inauguramos — o aeroporto de Belém foi feito em 2 fases.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas com recursos — desculpem-me — do Pará, do governo do Pará, não é? Belém é Pará.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Belém é Pará.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então, foi com recursos próprios do Governo do Estado só para....

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Eu não digo que foi recurso totalmente do Estado, o Estado colaborou.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - (*Risos*).

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, colaborou, não, foi uma grande parte.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Foi o Vic que arrumou o recurso. (*Risos*.)

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Então, começando lá pelo Norte. Foi Belém, fizemos a primeira parte. São Luiz nós concluímos. Já estava em andamento na minha gestão, concluímos São Luiz. Fortaleza nós demos



continuidade, a obra tinha começado quando nós continuamos e inauguramos na nossa gestão. Natal começou na gestão anterior e nós terminamos. Aracaju. Porto Alegre. Palmas começou na nossa gestão. Eu não tenho aqui agora a relação toda.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O senhor atribui a uma certa redução, ou quase paralisação de investimento, após a sua gestão, o senhor atribui a essa lei que o Relator citou que determinava o contingenciamento de recursos da INFRAERO ou a uma decisão de privatizar a INFRAERO?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Tinham essas 2 tendências. Houve realmente um contingenciamento. E também tinha esse problema de investir na INFRAERO, redução do investimento da INFRAERO, porque se estava pensando também em privatizar. Então, houve um certo, diria, retardamento das ações.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Então o senhor acredita que a necessidade de tantos investimentos hoje se acumulou, em parte, por essa questão da retenção de recursos da INFRAERO e pela idéia de se privatizar a empresa? Quer dizer, hoje temos um acúmulo de necessidades em função dessas 2 questões?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Eu não saberia quantificar essas tendências que houve no investimento. "Ah, nós deixamos de investir 200 milhões lá em 2004 porque a gente ia privatizar". Eu não tenho essa maneira de ...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sim, mas, de certa forma, o senhor acredita que essas 2 tendências colaboraram?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Acredito que tenham refreado, se eu posso dizer assim, porque isso já é outra administração após a minha, eu não sei, talvez tenham refreado um pouco esse ímpeto das obras. Talvez.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Uma outra questão: durante a sua administração foi feita alguma reforma na pista de Congonhas?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Eu acho que foi feito um recapeamento. Porque o que é a pista de Congonhas? É o aeroporto mais utilizado. Acho que, depois de Marte, é o maior número de movimento de aeronaves. Então, nós tínhamos até um programa especial de desemborrachamento da superfície e tínhamos também um controle muito rigoroso com relação ao atrito. Tinham medições, talvez quinzenais ou mensais do atrito da pista. E, dentro dessa providência de desemborrachamento, você danifica, de uma certa maneira, o



pavimento. Então, na minha gestão, acho que houve um recapeamento. Nós não mexemos na estrutura geométrica. Porque parece que é o que se está fazendo hoje lá, eu não tenho certeza, mas estão mexendo na geometria da pista para melhorar.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Mas já existia problema de alagamento de pista naquela época?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Já. Porque a geometria era desfavorável lá.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - E é verdade que havia problemas, da parte do DAC, de autorizações, vamos dizer, de espaços de tempo para realizar essas obras mais profundas, e que por isso elas não foram realizadas?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Porque o aeroporto de Congonhas é um aeroporto muito difícil. Se a comunidade não estiver toda voltada para aceitar esse transtorno, que lá em Congonhas até parece que foi menor porque acho que houve até dispensa de licitação em face da gravidade do assunto. Então, faltava essa vontade política de todos os envolvidos para, realmente, a gente fazer um serviço de maior profundidade. Mas tudo o que a gente estava fazendo, acompanhando... e tinham medições regulares, sempre evitando que, de alguma maneira, se colocasse em risco a operação lá. Tanto é que na minha época não...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sim, mas o que eu quero dizer é o seguinte: a engenharia, na época, gostaria de ter feito uma obra mais profunda com a reforma, como se está fazendo agora, ou ela considerava aquele serviço de recapeamento um serviço suficiente para resolver o problema?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Com certeza, deveria haver, até por parte do administrador, o superintendente de lá, uma vontade de que se fizesse. Mas como eu digo para vocês, no PGOSE, que a gente se reunia para fazer esse PGOSE aqui na sede, depois de arrecadar todos os dados das unidades aeroportuárias, têm as prioridades. Porque dinheiro nunca está sobrando, em lugar nenhum. Então, a gente tinha as nossas prioridades. Talvez as nossas prioridades também tenham influenciado em postergar uma solução mais radical.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O senhor acredita que possa ter ocorrido isso?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Pode ter ocorrido, sim.



O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Ótimo. Só mais uma pergunta, que meu tempo está acabando, se o Presidente permitir.

É notório que houve um esvaziamento dos aeroportos de Confins e Galeão. São 2 aeroportos que ainda hoje têm, vamos dizer, uma certa ociosidade. Por outro lado, houve uma concentração de vôos em Congonhas e Brasília.

A INFRAERO, em algum momento, vendo a ociosidade desses 2 aeroportos grandes, de grande capacidade, na sua gestão, tomou alguma iniciativa junto ao DAC no sentido de reprogramação de linhas, alguma preocupação em relação à questão do esvaziamento desses 2 aeroportos?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Falta 1 minuto para acabar o tempo de V.Exa.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Muito. Nós fizemos muita gestão sobre isso.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Não vou perguntar mais não, só a resposta, Presidente.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Nós fizemos gestões nesse sentido, sim. Tanto é que eu me considero responsável, não da escolha do sítio de Confins, porque já estava escolhido quando eu fui designado lá na Comissão para a gente fazer aquela obra, mas, na época, eu me lembro que o Brigadeiro Milhomem, que era o Presidente da Comissão de Construção, me chamou e falou assim: "Dá para fazer esse aeroporto aqui?" Eu trabalhava na área de projeto de pistas, terraplenagem, pavimentação, na Diretoria de Engenharia. Eu conhecia bastante do assunto. Quando eu vi aquela pista... E eles queriam fazer um projeto básico, um projeto básico que ele me apresentou, muito precário. E quando eu olhei o volume de terraplenagem, era 98 milhões de metros cúbicos para fazer Confins. Aí eu falei assim: "Brigadeiro, não dá. Isso aqui tem alguma coisa errada. Se for 98 milhões, é melhor jogar fora esse aeroporto. Vamos fazer o seguinte, vamos desapropriar Pampulha, vamos aterrar a Lagoa da Pampulha e vamos ampliar o aeroporto lá de Belo Horizonte, que dá muito mais resultado". Eu quase fui preso porque eu falei isso. Então, nós acabamos conseguindo fazer 28 milhões de metros cúbicos lá em Confins, apenas. Eu digo "apenas" porque as condições geográficas lá, topográficas eram muito desfavoráveis. Nós conseguimos fazer 28 milhões, dos 90 milhões



iniciais que me apresentaram, nós fizemos 28. Assim que nós inauguramos, foi transferida Belo Horizonte toda para lá. O aeroporto estava funcionando às mil maravilhas. Um ano depois, esvaziaram Confins. Quem que esvaziou Confins? O povo mineiro não queria ir *porque* o Governo do Estado não tinha feito a parte dele, que seria a melhoria do acesso. O Aeroporto de Confins, realmente, é um pouco longe do centro de Belo Horizonte, dava 47, 46 quilômetros. Eles não fizeram a parte deles, que era melhorar o acesso para poder diminuir tempo de chegada no aeroporto. Então, foi uma grita geral local das companhias aéreas, e o DAC acabou voltando tudo para Pampulha. E Confins ficou 5, 6 anos, o que dava pena, um supraaeroporto, muito bem construído, modéstia a parte. Eu era só mais um, porque a equipe lá era muito boa, eu era apenas mais um que dirigia, mas não foi mérito meu. Um supraaeroporto, novo, tudo *up to date*, e não operava. Mas isso... Não adianta, é o que eu falo, a gente... Aqui, no Galeão, o Galeão teve um problema sério, que o Governo do Estado cobrava o ICMS de combustível muito alto...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. avalia que foi um erro construir o Aeroporto de Confins onde foi construído?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Absolutamente, não, porque aquela área lá de Belo Horizonte... não tem outra área, não tem uma área parecida... não existe área, aquele morro que existe na região de Belo Horizonte... não tinha aonde colocar o outro aeroporto. O aeroporto tinha que ser lá mesmo. E Pampulha, Pampulha é um aeroporto que, na época, uma das... o pessoal local, as autoridades locais: "Vai morrer gente aqui". Porque tinha aquele morro ali do lado. "Vamos arrasar o morro, sai mais barato arrasar o morro." "Não, tem que ser um aeroporto novo, tem que ser um aeroporto novo." Então, foi feito. E realmente Pampulha não apresenta as condições para pegar aquele tráfego lá de Belo Horizonte. Não apresenta.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao primeiro orador inscrito.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Sr. Presidente, só para esclarecer, agora esse problema da distância de Confins está sendo resolvido pelo



Governador Aécio Neves, que está fazendo a Linha Verde, a maior obra de infraestrutura em Belo Horizonte nos últimos anos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Comercial. *(Risos.)*

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - É verdade, está quase pronto lá.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O primeiro orador inscrito é o nobre Deputado André Vargas, que trocou a posição com o Deputado Vic Pires.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, eu queria, em primeiro lugar, parabenizá-lo...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Começando às 15h08 e terminando às 15h18.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu queria, em primeiro lugar, parabenizar o Relator, que está dando oportunidade ao ex-Presidente da INFRAERO de esclarecer esses processos que existem no TCU e mostrar que a Oposição não faz esse papel. V.Exa., pela manhã, talvez tenha esquecido, com certeza, de perguntar sobre essa série de processos que existem, e eu não vou, de jeito nenhum aqui discutir, mas eu acho que nós estamos aqui para isso. Tanto é que eu vou fazer as mesmas perguntas para o brigadeiro, que era do antigo Governo, porque para mim não faz diferença, o que eu quero é esclarecer os assuntos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas eu quero...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - As suas interpelações hoje, agora, da tarde, foram muito mais proveitosas, muito mais proveitosas para o TCU e para o esclarecimento de superfaturamento ou sobrepreço do que as suas interpelações muito, não vou dizer cansativas, mas demoradas, pela parte da manhã com o brigadeiro atual. E eu gostaria de parabenizá-lo já que o senhor entrou essa área do TCU, para que possamos avançar mais.

Bom, quanto ao...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deputado Vic Pires Franco, V.Exa. se me permite...Vai descontar seu tempo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, com certeza, o V.Exa. sabe que por V.Exa. eu tenho um carinho imenso.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu quero lhe passar depois as perguntas e os questionamentos que eu fiz pela parte da manhã que tratam também ...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu estava aqui.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... de obras.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, mas eu acho certo, o senhor acha...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só fiz esse questionamento direto porque este é o único julgamento que existe até agora, definitivo, por parte do Tribunal de Contas da União. Se eu tivesse encontrado um outro com esse teor, eu teria feito também o questionamento da mesma forma e da mesma maneira.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas ele ainda está *sub judice*, eu não quero defendê-lo, nem o conheço, estou vendo-o pela primeira vez.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Um minuto. Então vai para 15h19min.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Tudo bem, mas eu não estou aqui para defendê-lo, tanto é que vou fazer as mesmas perguntas que eu fiz para o brigadeiro, para não dizerem que eu sou da Oposição e faço outros tipos de perguntas.

Brigadeiro, só para esclarecer sobre o aeroporto do Pará, eu tive a informação de que ele custou 60 milhões na época, o Estado entrou com 30, 28 ou 30, e a INFRAERO entrou com 30. É normal, eu acho, isso, essa parceria? Só porque eu passei a informação errada.

Bom, na sua época, com certeza, brigadeiro, já existiam as auditorias. O senhor tem informação de alguma auditoria da sua época em que foi comprovadamente, sem TCU, comprovadamente que houve superfaturamento em obras da INFRAERO?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não, conforme eu falei anteriormente, nós tínhamos a Controladoria, e a Controladoria fazia um trabalho pré.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não era *a posteriori*. Então, o edital que saía já saía com o aval da minha Controladoria também.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim, mas aí, durante a obra poderia haver alguma irregularidade e a auditoria poderia testar essa irregularidade, independentemente da coisa.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não, mas não houve nenhuma questão dessa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não houve nenhuma irregularidade durante o tempo? Hoje o brigadeiro que esteve aqui falou dessas imensas dívidas, dessas taxas — não é isso, Relator? —, de 600 milhões e que com certeza não vêm desse Governo, não veio da administração nem da sua, vem de décadas, talvez, de companhias como a VARIG, Transbrasil, VASP, inclusive ele citou aqui a TAM, que também teria dívida ... Sr. Presidente, V.Exa. quer ...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É um bilhão e muito.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É um bilhão e ...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Que ele falou aí.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Um bilhão e 700.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Um bilhão e 700.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então! Essas dívidas não nasceram do dia para a noite, e as companhias continuaram voando. Ele falou aqui em apropriação indébita, que seria uma apropriação indébita: você cobra a taxa — é como o INSS —, o passageiro paga e a empresa não recolhe. Na sua época já existia isso? E por que não era coibido? Por que a companhia não era proibida de voar ou coisa parecida? Ou seja, matar o mal pela raiz e não deixar chegar aonde chegou.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - O principal da inadimplência das companhias aéreas era com relação às tarifas, não à tarifa de embarque. A tarifa de embarque era repassada para a INFRAERO, então não era a companhia pagando, era o passageiro pagando, e por uma conveniência funcional e de conforto até para o passageiro, o passageiro compra a passagem, na hora de fazer o *check in*, faz o *check in* depois ter que ir lá no outro guichê para pagar tarifa de embarque. Então, para evitar mais uma operação do passageiro é que nós ... e é usado isso, a maioria dos aeroportos lá fora também faz isso, você ...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)



O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Como? A tarifa de embarque, a tarifa que o passageiro paga...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor diz a taxa de embarque?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - A taxa de embarque.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah!

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Desculpe, taxa. A taxa de embarque não é da companhia aérea e não é dinheiro da companhia aérea, é dinheiro do passageiro, daí então...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E quem recebe esse dinheiro é a companhia aérea?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Exatamente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E tem que repassar ...

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Tem que repassar num prazo de ...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Para o Governo.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - ...operacional.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois, então. A pergunta que eu faço a V.Exa. é que houve uma apropriação indébita da companhia. Ela recebeu essa taxa, e não é de agora. Vem de anos e anos. E por que esse mal não foi cortado pela raiz, ao impedir que essas companhias já devedoras continuassem devendo, devendo? Essa dívida virou hoje uma montanha que, segundo o Brigadeiro da manhã aqui, o atual Presidente da INFRAERO disse aqui para nós que daria para construir um grande aeroporto e mais alguns aeroportos por aí, pelo Brasil afora. Então, é isso que eu queria saber: por que essa dívida foi aumentando, e nenhum dos presidentes da INFRAERO, desde a época... Não vou aqui falar de Governo, mas até hoje não se tomou nenhuma iniciativa para que isso acontecesse.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Pois bem. O que eu estou falando da taxa de embarque é que a taxa de embarque é que é a apropriação indébita. A tarifa de pouso não é apropriação indébita, é uma dívida que ele não pagou. É a taxa de embarque do passageiro que é uma apropriação indébita. E essa não era a maior parcela que eles não pagavam, entendeu?



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim, mas essa taxa de embarque gerou uma dívida grande. Não sei se de 1 bilhão e tal, mas....

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não. Olha só. O que as companhias aéreas pagam? Elas pagam taxa de pouso, permanência, capatazia e... basicamente essas. E PAN/PAT, de navegação aérea. Essas elas pagam. Então o que elas ficavam devendo eram essas tarifas. A maioria delas, no início, isso em algum tempo, as taxas de embarque, elas repassavam, porque não era o dinheiro delas. Elas não tinham que pagar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nunca houve um caso de uma companhia ficar com o dinheiro dessas taxas de embarque?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Lógico que houve, lógico. No final do processo de endividamento, elas estavam até segurando este valor, que era apropriação indébita, que a gente encaminhava ao Ministério Público. Nós fizemos isso. Mas não era o grosso da dívida. O grosso da dívida das companhias aéreas é taxa de pouso, permanência e PAN/PAT.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois, então. O que vocês fizeram para impedir que essas companhias decolassem, já que as dívidas estavam aumentando?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Essas companhias — Transbrasil, VASP e VARIG —, que era o sistema de transporte aéreo, nós tínhamos que tomar alguma atitude. Eu entrei na Justiça contra a VASP. Tem vários processos aqui contra a VASP da minha época, que não resolviam. E o que passou a resolver? Eu ameaçando de não deixar embarcar passageiros. Isso funcionou.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então era só ameaça. Nunca houve efetivamente um impedimento de uma companhia levantar vôo?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Eles chegaram a pagar no dia. *“Você tem que mandar o cheque hoje, senão amanhã você não decola mais”*. Ele mandava o cheque. Não. Foram alguns só. Não foram todos. Agora, é complexo isso. Como é que eu vou chegar, se tiver 3 companhias atendendo, e eu vou suspender os vôos delas? Tem aquela parte social que a gente tem que pensar no público. Eu vou deixar o Brasil sem transporte aéreo? Então, é uma coisa que tinha



que ser resolvida a longo prazo. E fizemos vários acordos. Chamávamos, apertávamos, eles iam fazer acordo, deixavam nota promissória. Entendeu?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Apenas que fique registrado que essas companhias quebraram, os seus donos continuam ricos e maravilhosos por aí, e nada foi feito, nada foi cobrado, e V.Exa. tem toda a razão no que está explicando. Apenas eu acho que tem que ficar registrado que os donos das companhias continuam aí... enfim, todos nós sabemos. E as taxas não foram aplicadas no Governo.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Eu tenho aqui o histórico da VASP. O primeiro acordo que foi feito com a VASP com as dívidas que ela tinha foi em 1991. E ela fez quinto, sexto, sétimo... foi até o sétimo acordo. Depois começou a fazer securitização de dívida e débito corrente...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Enfim, não pagou.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não pagou.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nem a Transbrasil? E outras, né?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - E outras.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Tá bom, Presidente. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado André Vargas, começando às 15h18min e terminando às 15h28min.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Sr. Presidente, Sr. Pettengill, como foi anunciado no plenário agora há pouco, quero informar à CPI do falecimento de um dos irmãos mais novos do Deputado Carlos Wilson, que está convocado para quinta-feira. Lógico que não tem nenhum anúncio ainda da impossibilidade de ele aqui estar, mas é natural, como foi anunciado em plenário, que nós também anunciássemos aqui e depois fizéssemos uma avaliação. Eu acho que não devemos adiar sem ouvir aquele que já está convocado. De repente, não haveria esse impedimento. Mas, veja. Esse é um debate para amanhã, na nossa reunião administrativa. Mas, de qualquer forma, é algo para lamentarmos, naturalmente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - E toda esta Comissão, com certeza, lamenta.



O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Foi fora do País. Vai ter toda uma situação peculiar. Ele estava na Rússia.

Bom, logo de manhã, eu fiz essa argumentação ao nosso Brigadeiro, o atual Presidente, José Carlos Pereira, mas volto a fazer essas considerações sobre auditorias. E V.Exa. já fez comentários sobre auditorias, quais são os caminhos de uma auditoria. Então gostaria que V.Exa. também voltasse a considerar. Quando fiz essas considerações, fiz exatamente porque quando surge o debate fica sempre aquela argumentação: Ah, o aeroporto de Salvador teve superfaturamento, teve multa, enfim, teve todo tipo de... Lá, sim, teve uma irregularidade. Esse é o argumento de quem está hoje na Situação, enquanto a Oposição diz que é agora, que Fulano, que Sicrano, que tem aí, pendurado sobre a cabeça de um ou de outro, um relatório do TCU. Então é importante dizer novamente — e este Deputado vai repetir muitas vezes, talvez nem tantas — que relatórios preliminares são preliminares. Costumeiramente, eles são contestados e reduzidos em valores vultosos, relevantes, como foi o caso do aeroporto de Salvador. Começaram a dizer que tinha um superfaturamento, relatando, fazendo questionamentos. Isso é importante, que tenha o Tribunal de Contas que faça esse questionamento. E ao longo do período chegou-se a um eventual sobrepreço de 1,7%, que não é considerado sobrepreço.

Outro dia eu vi uma matéria num jornal dizendo que tinha compra de ônibus superfaturado em 0,2%. Quer dizer, fiquei abismado. Como pode um veículo de comunicação dizer isso: um superfaturamento de 0,2%! Ou seja, como constituímos a pauta aqui nós sabemos; como se constitui a pauta dos grandes jornais e dos veículos de comunicação nós não sabemos. Definitivamente não sabemos, porque chegar a esse ponto... Então, vejam, relatórios preliminares...

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Só para responder. Com notícia, Deputado.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Relatórios preliminares. É lógico que é com notícia. Você nunca vê um jornal sair no outro dia e dizer: “hoje não temos notícias”, sair em branco. Isso eu nunca vi. Então, veja. A pauta, como ela é dada, o enfoque que é dado, o nível de desgaste daquele Governo ou desse Governo, isso é desnecessário do ponto de vista do foco da nossa CPI, porque ela tem uma... E



queria aqui dizer que a Oposição, a Situação, enfim, o conjunto dos Parlamentares têm tido um comportamento nessa linha — queria dizer aqui de público —, até o momento buscando a equação do problema, e não apenas apontar eventuais culpados, se é que temos culpados individualmente. Até vi o Senado apontando 1 culpado ou 2 culpados. Isso é um... Acidente aéreo assim... Esses dias, em Gana, perderam um avião com cento e tantas pessoas. Não teve CPI. Nos Estados Unidos já se perderam muitos aviões, e provavelmente não teve CPI. Mas tudo bem. Então veja esses caminhos. Queria que V.Exa. comentasse sobre isso. Também comentasse sobre o contingenciamento. Já comentou a média de contingenciamento de 1998 até hoje, é 6%. O Governo anterior contingenciou um pouquinho menos, e este, um pouquinho mais. É coisa de 1% para lá e 1% para cá. São os relatórios das finanças.

Que também fizesse um comentário sobre isso e sobre a questão do chamado *Aeroshopping*. Também ficamos ouvindo falar aqui: “Ah, que o *Aeroshopping*, isso é um absurdo!” Mas muitos... Talvez em alguns casos não se tenha, mas alguns casos. Não estou dizendo nem do *FreeShopping*, que é uma outra coisa. Falava agora com o Deputado Eduardo Cunha sobre isso. O *Aeroshopping*, a viabilização econômica e financeira de um empreendimento, que não se dá só na pista. É lógico que a pista é prioridade, passageiros chegando e passageiros partindo. Mas que também, ao longo de um período, o formato dos projetos... E esses projetos nasceram no mandato passado, nas diversas presidências. Tivemos o exercício da presidência por V.Exa., depois por Perrone, enfim, depois uma pessoa que veio a falecer. Esse conceito também nasceu de um debate, de um conceito que eu gostaria que V.Exa. expusesse. São essas 3 questões.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Com relação aos relatórios do TCU, acho que nós já esgotamos o assunto aqui. Normalmente, quando começa um processo desse... Inclusive, o TCU não vai numa unidade apenas porque ouviu dizer que tem uma irregularidade. Não. Eles têm um plano de fiscalização aleatório, que eles vão em qualquer unidade. Mesmo que esteja tudo correndo às mil maravilhas, vai lá uma equipe fazer a auditoria. E esses relatórios preliminares quando saem, eles saem dos auditores, dos técnicos que foram lá. É uma coisa muito preliminar,



que depois vai passar pelo crivo, vai ter o direito de resposta dos inquiridos. Enfim, é um processo. O primeiro relatório preliminar não quer dizer nada. A imprensa gosta de dizer que aconteceu. Mas realmente está sujeito a mudanças radicais aquele relatório. Com relação ao contingenciamento, também já comentei. Eu não tenho números, dados de contingenciamento. Houve contingenciamento, mas eu não tenho dados seguros sobre isso. E esse *Aeroshopping* dos aeroportos é uma maneira de a gente, a INFRAERO, a empresa conseguir mais receita sem onerar as companhias aéreas e os passageiros com aumento de tarifa. Basicamente esse é o mote do *Aeroshopping* no aeroporto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O próximo inscrito é o Deputado Vanderlei Macris, começando às 15h25min e terminando às 15h35min.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Meu caro Brigadeiro Eduardo, primeiramente obrigado pelas suas informações. Eu queria repetir um pouco e talvez com uma opinião sua esclarecer algumas questões que para mim não estão muito claras sobre a concessão e alteração de linhas aéreas que se faz no nosso País. É evidente que na sua época, na sua gestão, ainda estava a INFRAERO sob o comando da Aeronáutica. Nós não tínhamos ainda sequer o Ministério da Defesa e também a ANAC, que é uma coisa nova, vinda depois da sua gestão. Mas é evidente que, como uma pessoa conhecedora do assunto, nós temos aí informações de que para operar novas linhas ou alterar as já existentes as empresas precisam de um aval da ANAC hoje — na época, talvez do DAC —, que é definido por meio de um documento denominado HOTRAN, Horário de Transportes. E ele formaliza as concessões para a exploração das linhas aéreas, não só domésticas, mas também internacionais. Além disso, a questão de cargas também é praticada através desses HOTRANS. E para operar esses vôos novos as empresas normalmente dependem de um O.k. da Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares, chamada CONCLAR. As regras ainda são as mesmas de 1988 e 1999. O que parece ter mudado é, na verdade, uma certa informalidade nesse processo, hoje praticado pela gestão do sistema, especialmente ANAC e INFRAERO. E nesses documentos que temos podemos verificar que sempre parece que a INFRAERO apenas é comunicada ou é acionada de maneira muito relativa.



Eu tenho aqui alguns documentos da própria INFRAERO, solicitações feitas pelas empresas, que colocam aqui uma infra-estrutura simplesmente favorável para se autorizar esses novos HOTRANs, essas autorizações de transporte. Ora nada a opor, ora infra-estrutura disponível, ora infra-estrutura favorável ou atendida. Então, o que eu gostaria de saber de V.Exa. é qual é a mecânica que se estabelecia na época e qual a diferença que se estabelece hoje na autorização desses HOTRANs. Existe uma diferença, depois do Ministério da Defesa, depois da ANAC, ou continua do mesmo jeito? Porque a gente está percebendo um aumento significativo de autorizações, especialmente no Aeroporto de Congonhas, ou nos mais utilizados do País, como Brasília, Congonhas, Rio de Janeiro, etc. O que existe de diferença entre lá e cá? Essa é uma primeira pergunta que eu gostaria de saber de V.Exa. Na sua época, era assim que funcionava? Hoje me parece mais informal essa decisão. Como é que funciona? Qual é a diferença disso?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Como é que funcionava no DAC a concessão de HOTRAN? Naturalmente isso não é área da INFRAERO. Era o DAC, e a gente participava com relação a... quando a gente recebia as consultas. E várias vezes nas nossas consultas, eu me lembro, a gente mudava o horário. Para este horário não tem condições de atender, só a partir de tal horário, entre o horário tal e tal. Nós fazíamos esse tipo de observação, e eles obedeciam esse tipo de observação. Então, era uma comissão. E não consultava apenas a INFRAERO, consultava todos os órgãos. E às vezes para vôos internacionais a Receita Federal, a Polícia Federal era consultada para aumentar o número de vôos. Até os órgãos envolvidos de Receita e Polícia Federal. Então, essas HOTRANs eram todas lá no DAC. As companhias aéreas se dirigiam diretamente ao DAC, e o DAC fazia essa consulta aos órgãos. E nós na INFRAERO recebíamos isso, a diretoria de operações era encarregada de analisar essas HOTRANs e dar o nada consta, tudo bem, ou então mudar o horário, freqüência desse tipo. Isso foi na nossa época. Depois que passou à ANAC, acredito que não seja diferente. Eu não tenho base para comparar o sistema hoje com o de antes, mas acredito que não seja diferente, principalmente porque o DAC, os técnicos do DAC foram incorporados à ANAC. A ANAC hoje ainda trabalha, funciona com os antigos funcionários do DAC. É lógico que a direção mudou, mas eu não sei se mudaria tanto. Isso é uma opinião sem



nenhum balizamento que estou fazendo. Mas é certo que o pessoal que trabalhava no DAC continuou a trabalhar na ANAC. Isso é certo. Então, eu não acredito que tenha grandes modificações na... Agora, o que nós temos que também levar em conta é que a VARIG, que era a grande operadora, que tinha não sei quantas mil HOTRAN, parou de voar.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E como é que ficaram essas HOTRANS?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Pois é. Então, essas HOTRANS tiveram que ser substituídas pelas HOTRANS para a TAM. A TAM cresceu, a Gol cresceu muito. Então, foram dadas HOTRANS para essas companhias. Então, talvez o que tenha assustado um pouco — isso já é ilação minha — é que aumentou muito o número de HOTRAN, mas é para cobrir a VARIG, que a VARIG cobria o Brasil inteiro, e ela parou de voar. E alguém tinha que voar...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E os chamados *slots*?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Pois é. *Slot* acho que só tem em Congonhas.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não era a VARIG que tinha em Congonhas esses *slots*?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não era só a VARIG. Todas as companhias tinham.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não, as antigas que operavam lá, Transbrasil, VARIG...

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - A Transbrasil, a TAM tinha, a Gol estava começando e depois...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Essas da VARIG, Transbrasil e da VASP, elas foram substituídas? Elas foram...

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Com certeza alguém deve ter tomado.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Isso não mereceria de parte da ANAC, no caso, uma... Como existiam demandas de várias empresas, qual é o critério para utilizar os *slots*...

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não, não tem.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - ... ou essas autorizações das empresas que ficaram de fora para as novas?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - No DAC eles usavam o critério de número de assentos oferecidos. Eles tinham, dentro dos critérios deles, tinham vários critérios, um deles era esse. Então, assentos oferecidos. A VARIG está oferecendo 800, ela tem 80% dos assentos oferecidos, então ela vai pegar 80% das HOTRAN. Mais ou menos isso. Não era só esse critério, de assentos oferecidos, mas era um dos critérios fortes. E não sei, realmente não sei como está funcionando na ANAC agora. Não tenho termo de comparação.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. O senhor...

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

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor falou de um plano de investimento 1995-2005, que estaria sendo implementado a partir de então. Esse plano continua sendo mantido?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não sei.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor também afirmou que está muito preocupado com a questão das obras paradas, obras suspensas. O maior aeroporto do País, Guarulhos, está parado. Florianópolis, licitação parada. Quer dizer, a que o senhor atribui isso? Isso está tudo dentro desse plano, desde 1995, para ser implementado? A que o senhor atribui a paralisação, hoje, dessas obras, tão necessárias para a nossa infra-estrutura aeroportuária?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Pois bem, a que eu atribuo? A essa conjuntura hoje de o Tribunal, o TCU, fazendo esses pareceres. Não se acertou preço especial para obra de aeroporto e o TCU...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Faltou um pouco de gestão nessa questão para poder superar, já nos 5 últimos anos, a realização dessas obras todas? Faltou recurso para isso? O senhor acha?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não. Eu acho que recurso não faltou. O que faltou foi isso: houve um levantamento de que as obras todas estavam superfaturadas, que as companhias tinham-se juntado para fazer um conluio... Quer dizer, essa conversa que saiu na mídia, isso influenciou muito o sistema de tomar



decisões. Hoje, por exemplo, em Florianópolis, eu sei que não foi licitado ainda. E tinha que ser licitado.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Essa demora da pista principal — como última pergunta, Sr. Presidente — de Congonhas, essa reforma, o senhor não acha que podia ter sido feita antes?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Tem que ver a conjuntura, porque dinheiro a gente tem que dar prioridade. Tem que ser prioridade, porque dinheiro nunca é suficiente para tudo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Mas entre a reforma do aeroporto, em detrimento da pista e da segurança de vôo, qual a opção mais correta, em termos de planejamento?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Se não fizesse, se não tivesse sido feito o aeroporto de Congonhas, ia morrer muita gente atropelada de ônibus e de avião — atropelamento —, porque era um caos total. Então, eu, se eu estivesse no poder de decisão, eu não tinha a menor dúvida, porque a pista... Se você controlar a operação, se você controlar atrito, se você controlar a camada de rolamento, você convive com ela. Daquele jeito que estava Congonhas era criminoso. Era criminosa aquela situação.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E o senhor não acha importante também que a pista principal devesse ser motivo de preocupação também já lá atrás?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Mas sempre foi. É o que estou dizendo: é prioridade. Eu, se estivesse na minha decisão — de: ou faz o aeroporto ou faz o terminal ou faz a pista —, a pista eu tinha meios de controlar a segurança de vôo, o terminal eu não tinha, porque o passageiro ficava passeando ali naquele pátio, no meio de trator e avião. Estava um caos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor acha que a pista do aeroporto, hoje, com todo esse fluxo de aeronaves, que muitas vezes ficam por horas circulando a região de São Paulo, sem poder descer, na questão do seqüenciamento, isso, a que o senhor atribui? É uma falta de estrutura, infraestrutura aeroportuária ou é o excesso de HOTRANs alternativas dadas às empresas aéreas?



O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - As HOTRANs são dadas em função de demanda de passageiro, porque, se Congonhas está precisando de 100 movimentos por hora, nós temos que arranjar um jeito de botar 100 movimentos por hora. Ou então fazer outro aeroporto metropolitano.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Bom, então, é isso. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado. Vamos ao próximo inscrito, Deputado Gustavo Fruet, começando às 15h37min e terminando às 15h47min.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Prezado Major Brigadeiro, bem-vindo. Boa tarde. Também só para consignar, atualmente, o senhor trabalha em que atividade?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Eu tenho uma firma de consultoria com meus 2 filhos. Uma é de informática, a outra é... Ah, desculpe. E dou consultoria técnico-comercial. Eu estou trabalhando hoje para uma empresa. Eu estou fazendo um estudo de viabilidade de PPPs. Trabalho nessa área.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - A segunda pergunta, para constar também...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - PPP em que área?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Na área de aeroportos.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Isso é até interessante.

A segunda pergunta... Fique à vontade, Presidente, por favor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, ele está perguntando em que área.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - PPPs na área de aeroportos.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - É interessante.

A segunda pergunta: V.Sa. foi o último nomeado pelo Ministério da Aeronáutica para presidir a INFRAERO?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Fui.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Foi o último na transição?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Fui. Fui o último na transição.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Com relação às perguntas, também vou na linha de hoje, com o atual Presidente, com relação às atribuições, receitas,



despesas e infra-estrutura. Mas começando pela última consideração do Deputado Macris e até aproveitando que V.Sa. trabalha na área de consultoria — não tínhamos esse conhecimento —, qual a alternativa com relação a Congonhas ou à terceira pista em Guarulhos?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Campinas. Eu acho que é Campinas. Teria que desenvolver um sistema de transportes terrestres para Campinas atender à grande metrópole e São Paulo. Mas Guarulhos ainda tem capacidade. Ainda tem. Nós temos condições de aumentar a capacidade de Guarulhos ainda por um longo período.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Tem capacidade, mas o grave problema de Guarulhos é como levar os passageiros de Guarulhos para o centro de São Paulo, que já tem todo esse estudo de viabilidade da via férrea, de um trem — e tem até muita gente interessada — e nunca foi detidamente estudado como se vai botar mais um terminal ali, mais uma pista, que precisa. Aí vai avolumar o problema, já tão grave, que é o transporte. Era isso que queria, se me permite.

O SR. EDUARDO BOGALHO POTTENGILL - Mas, infelizmente, São Paulo, qualquer outra solução, a distância vai ser grande para atender. Do aeroporto, para atender São Paulo.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - O senhor teria uma projeção, nessa sua opinião, sugestão de Campinas, do custo estimado.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Campinas não é nem minha sugestão. É um estudo que nós fizemos da área de São Paulo, na época — isso antes até da minha administração —, em que Campinas, o plano diretor dele é para atender 60 milhões de passageiros, coisas fabulosas, porque tinha área. Tem área, tem clima, tem espaço aéreo disponível. Só está faltando o acesso, que é importante também. Não estou dizendo que não seja importante, mas está faltando resolver o problema do acesso para atender à grande metrópole de São Paulo.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Brigadeiro, perdoe-me a pergunta, mas para ser objetivo, para que não haja dúvida e até em respeito a sua história e da aeronáutica: em relação ao aeroporto de Salvador, houve corrupção nessa obra?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Graças a Deus, não.



O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Houve condição para liberação de recursos de campanha, financiamento eleitoral, com essa obra?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Absolutamente. Na minha época não se ouvia falar isso na INFRAERO. Não sei se ouve falar agora, mas na minha época, com certeza, não.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - No seu período, os Diretores da INFRAERO todos foram nomeados pelo senhor ou pelo Ministro da Aeronáutica?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Ministro da Aeronáutica.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Algum deles era sindicalizado?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Dois eram funcionários da empresa. Na minha época eram dois. O Diretor de Administração e o Diretor Comercial eram funcionários da empresa.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sem aqui nenhum juízo também, algum deles era filiado a partido político, particularmente a partido do Governo?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - É o que eu digo para você: a nossa relação era com o Ministro da Aeronáutica. Tanto é que, quando ele me convidou, lá no gabinete, para ser o Presidente da INFRAERO, eu estava na Diretoria de Engenharia. Sempre, minha vida toda foi engenharia de aeroportos, DEOB. Eu estava muito empolgado. E ele falou: "*Não, você vai para Presidência*". Eu falei: "*Pô, eu não tenho esse perfil, Ministro. Eu sei que terei que lidar com os políticos, governadores e eu não tenho esse perfil. O meu perfil é técnico*". "*Não, não, mas eu estou precisando de você lá*". Então, eu fui impingido a ser o Presidente pelo Ministro da Aeronáutica.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Com relação a essa transição, o senhor pegou a criação do Ministério da Defesa, mas não a ANAC. Na sua avaliação, esta modelagem foi correta? Da mesma forma, o senhor acha que há diferença entre ter um comando civil ou militar do setor? Na sua avaliação, é condição o Presidente da empresa ser de origem militar ou civil? Isto representa melhora ou piora, em termos de competência, em termos de gerenciamento?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não, absolutamente. Não. Eu acho que independe de ser militar ou civil. Deve ter é capacidade de conhecer pelo menos o sistema, porque também é um presidente que... Ele é muito ativo. Ele



participa muito das decisões técnicas, vamos dizer assim, entre aspas. Não de engenharia, mas técnica, do sistema. Eu acho que ele tem que ter um conhecimento, mas só isso, não necessariamente militar. Não tem nada a ver.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - E, com relação à transição, o senhor acha que foi correta, do DAC para ANAC? A criação do Ministério da Defesa e a tendência de desmilitarização do setor — sem entrar ainda na questão dos controladores —, o senhor tem crítica a esse modelo ou acha que está no caminho correto e merece ser consolidado?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Eu, quando o novo Comandante da Aeronáutica assumiu, em substituição ao Comandante Brower, ele me chamou lá no gabinete e falou assim: "*Pettengill, daqui para frente eu não quero saber de INFRAERO. Você vai falar com o Ministro da Defesa*". E, 1 mês e meio, 2 meses depois, eu saí da INFRAERO. Então, com relação a ser do Ministério da Defesa ou da Aeronáutica, eu achava que era mais conveniente a Aeronáutica. Por quê? Porque tinha atividades afins, de navegação, de controle. E tinha o DAC, que era da Aeronáutica, que depois passou ser ANAC. Mas na época ainda não era ANAC. Era DAC quando eu saí. Então, a gente tinha uma atividade, uma afinidade, porque era tudo colado ao Ministério, ao COMAR, ao COMAER, da Aeronáutica. Então, eu achava que tinha muito afinidade com o COMAER. Quando passou para o Ministério da Defesa, perdeu essa afinidade, porque a INFRAERO exerce uma atividade que tem atividades no COMAER, que, apesar de ser do Ministério da Defesa — eu não sei como é que está funcionando o Ministério da Defesa e o COMAER na parte de navegação aérea, não sei... E o DAC foi engolido pela ANAC. Então, acabou essa vinculação do COMAER. Então, hoje, eu não sei. Pode ser... A INFRAERO pode ficar em qualquer lugar, desde que realmente seja administrada por alguém que conheça o sistema.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Com relação aos controladores do sistema, a INFRAERO, já no seu período, tinha controladores civis nas torres?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Já, já.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - O senhor acha que isso é uma tendência? Pode ser uma alternativa?



O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Eu não sei até quando, porque o plano de absorção de encargos foi definido na empresa TASA e, quando nós absorvemos a TASA, nós continuamos com esse plano de absorção. Agora eu não sei como é que está, se o COMAER está ainda distribuindo mais encargos para INFRAERO. A questão da desmilitarização é aquilo que eu falei: é muito difícil fazer a desmilitarização a médio prazo, porque envolve muito recurso, eu acho. Muito recurso e *expertise* mesmo, porque não tem gente que conheça o sistema. Nós temos 15 mil homens no sistema.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Ainda na gestão, no seu período, havia contrato de publicidade na empresa? O senhor lembra quais eram as agências?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não... Contrato de publicidade no sentido de fazer propaganda da INFRAERO?

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Isso.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não, eu acho que a gente não tinha propaganda da INFRAERO.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - O senhor acha que é necessário, hoje, à INFRAERO? Ela compete no mercado, no seu setor de atuação?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Eu acho que não propaganda da INFRAERO, mas alguma, algum tipo de ação de... E na nossa época nós tínhamos. Até nós recebemos vários prêmios de ISO-9000, porque estávamos botando ISO-9000 em todos os aeroportos. Então, eu acho importante isso para o público saber. Mas isso é voltado à parte operacional para o público saber, informar o público, não para efeito de...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Como não há muito tempo, Sr. Presidente, só para registrar, nós fizemos um pedido de informação, e depois vamos pedir a juntada, com relação aos gastos de publicidade da INFRAERO e o porquê dessa razão, inclusive com a contratação de agências. Então, esses dados chegaram esta semana. Nós estamos catalogando e depois, oficialmente, entregaremos à Comissão.

Duas últimas perguntas, em função do tempo: a sua opinião com relação à declaração do Procurador do Tribunal de Contas de que a INFRAERO é uma caixa-



preta. E, por fim — não dará tempo —, com relação a arrecadação e receita — deve ser do período —, o que regulamenta a distribuição dos recursos arrecadados é um ofício de 1999, sendo que, até hoje, não houve alteração. E na época, inclusive, foi estabelecido um percentual para a INFRAERO e um percentual para o Fundo Aeronáutico — eu não sei se era do seu período.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Era do meu período.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - O senhor acha que se justifica ainda essa distribuição? O senhor tem alguma sugestão para que seja modificado? São as duas últimas.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Eu não sei com relação aos valores, mas que o Ministério da Aeronáutica, o COMAER — desculpe-me o Ministério —, o COMAER necessita dessa... Ou o COMAER ou a Agência, eu não sei. Eu não quem é que seria, mas que necessita de recursos para poder tocar os mil e tantos aeródromos que existem pelo País afora, dessas Prefeituras todas pequenas, que precisam de pequenos aeroportos, nós temos que destinar uma verba para isso. E essa verba, da onde é que sai? Pode sair dessas tarifas, como está sendo. Então, eu acho que é o subsídio válido. Se é 20%, 30%, não sei precisar. Mas que eu acho que o sistema devia continuar sendo alimentado por essa verba extra-orçamentária, sim. Tanto na parte dos aeroportos, como na parte de navegação aérea, com relação a ATAERO, para que o sistema ainda continue com possibilidade de investimento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, o nobre Deputado Miguel Martini, começando às 15h48min e terminando às 15h58min.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Brigadeiro, a primeira pergunta que eu queria fazer era: O DAC era vinculado... V.Exa. acabou de dizer que era ligado à Aeronáutica. DECEA é ainda Aeronáutica, INFRAERO era Aeronáutica. Nós tínhamos, nesses 3 atores essenciais e de ponta na aviação, uma coordenação e até mesmo um comando quase que único. Agora deixa de ser Ministério e passa a ser comando. Cria-se o Ministério da Defesa e separam-se os 3 atores. O que percebemos é que, no papel, está até mais ou menos bem ordenado. Mas não saiu do papel desde 2000. Isso está gerando transtornos imensos para a aviação, porque



os 3 atores não conversam, um não tem mando sobre o outro e não tem quem mande sobre eles, verdadeiramente.

Eu queria que o senhor, pela sua experiência de ter estado na INFRAERO, pudesse nos dizer que sugestão teria ou o que o senhor lê dessa questão, porque a COTAER é extremamente interessante, com outras forças que foram agregadas, mas não sai do papel. Quem é que manda verdadeiramente na COTAER? O CONAC, que é maravilhoso, é órgão necessário, não saiu do papel, e a aviação não pode esperar mais. Eu queria ouvi-lo sobre isso.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Eu acho que a Agência, ela veio para... Quando foi criada a agência, eu acho que a idéia é que ela fosse a coordenadora de tudo. Tanto reguladora, como fiscalizadora do sistema. Mas não aconteceu assim, e eu não saberia dizer qual seria a melhor opção para o sistema de transporte aéreo. Desde que o COMAR, o sistema de transporte aéreo saiu da égide do Ministério da Aeronáutica, foi aquilo que o senhor falou: nós tínhamos reuniões de coordenação no Estado-Maior da Aeronáutica. O DAC — nós tínhamos reuniões no DAC —, o DAC participava do Conselho de Administração da INFRAERO. O Estado-Maior da Aeronáutica participava do Conselho de Administração da INFRAERO. Então, era uma família. Do jeito que foi colocado agora, que o COMAER está no Ministério da Defesa, mas não está na ANAC, eu não sei como é que seria essa convivência, como é que seria esse relacionamento. Eu, aqui de fora, eu não consigo enxergar como se poderia fazer esse relacionamento, qual é a sugestão para melhorar esse relacionamento. Eu não teria condições de dizer.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Quer dizer, em tese, seria o próprio Ministro da Defesa que deveria dirigir esse processo, está certo?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Exatamente. Seria. Seria.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas, infelizmente, recentemente, vimos publicado no jornal que o Comando da Aeronáutica, o Comandante da Aeronáutica foi à imprensa e disse que o Presidente teria delegado a ele a desmilitarização, ao passo que deveria ser delegado ao Ministro da Defesa. Quer dizer, o que estamos percebendo é que, nessa nova modalidade que foi criada, não está claro, nem para aquele que governa, qual é a ordem, vamos dizer assim, de



precedência, no mínimo, para não dizer uma ordem hierárquica, mas uma ordem de precedência, que deveria existir, e até mesmo quem faria o quê, porque isso está gerando um novo componente, agora. Quer dizer, a INFRAERO assumiu os controladores de vôo da TASA e ainda continua formando novos controladores de vôo. Existem os controladores civis, diretamente... são os DACTAS. E existem os militares, trabalhando.

Acho que veio piorar ainda mais esse quadro, quer dizer, tem-se pessoas para fazer a mesma função ganhando valores diferentes, com obrigações diferentes, convivendo no mesmo espaço, no mesmo ambiente. Quer dizer, ou... E aí pediria ao Relator, e diria ao Presidente, que esta CPI, que está encarregada de apontar caminhos para a solução dessa crise aérea, precisa se debruçar nessas questões de origem dos problemas e apontar alternativas, porque, do contrário, todo mundo vai brigar, e ninguém vai ter razão. O problema é que o tráfego vai continuar com a dificuldade em que está.

Então, o que nós percebemos é: está ligado ao DCE, é da Aeronáutica, é do Comando da Aeronáutica, os controladores são militares. Mas, ao mesmo tempo, eu tenho controlador civil, que é da INFRAERO.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - E tem controlador civil que é do DECEA.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - E tem controlador civil que é do DECEA.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Que é uma minoria.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu sei, porque não deixaram até contratar mais. Mas esse quadro precisa ser definido, precisa ser ordenado. Ou se ordena isso ou nós não chegaremos a uma boa solução para o problema de tráfego aéreo.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - O ordenamento a que o senhor está-se referindo seria ter uma cabeça para coordenar isso. O Ministério da Defesa seria essa pessoa. Pegaria o DECEA, pegaria a INFRAERO. Agora, a ANAC, me parece que é um órgão independente. É um órgão que tem autonomia. Então, não ficaria sob a égide do Ministério da Defesa.



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pois é, mas aí é que entra o problema. Nós temos, então, um defeito congênito, que é o quê? Quando a ANAC vai autorizar determinadas linhas aéreas, ela precisa saber da INFRAERO se tem infra-estrutura.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não, mas ela procura saber.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pois é, mas o procurar saber não é suficiente, porque nós estamos pensando em planejar. Essa é a questão. Quer dizer, tem um pedido para Goiânia, então eu vou consultar a INFRAERO se tem? Não funciona assim no tráfego aéreo. É médio e longo prazo. Isso não acontece e não tem ninguém que faça isso acontecer nesse modelo que está aí. Concorde comigo?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Isso é verdade.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - A outra questão é a seguinte: o senhor foi presidente por quanto tempo?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Dois anos.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Dois anos. Qual era o critério adotado pelo senhor, por V.Exa., para escolher construir tal aeroporto e não qual aeroporto? Qual era o critério utilizado? Com quem o senhor falava para definir isso, enquanto presidente?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Nós tínhamos o Conselho de Administração, onde o Conselho de Administração tinha elemento do DAC no Conselho de Administração, tinha elemento do DEPV no Conselho de Administração e tinha o Estado Maior da Aeronáutica no Conselho de Administração. Bom, nós levantávamos todos os parâmetros, fazíamos, pegávamos os dados todos das unidades aeroportuárias, convergíamos para o centro de negócios, o centro de negócios filtrava, mandava para sede, diretoria; a diretoria, através de seus consultores, dos técnicos, ordenava aquelas, aquelas necessidades, e a diretoria, numa reunião, discutia onde é que nós íamos colocar, propor ao Conselho de Administração a nossa, o nosso planejamento anual do ano seguinte, porque nós já estávamos trabalhando, naquela época, no planejamento de 95 a 2005. Nós já tínhamos um planejamento.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Quer dizer, isso em que ano?



O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - O planejamento foi de 95 a 2005, esse, isso que eu estou lhe falando. Essa rotina é de 98 a 2000, início de 2000.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Quer dizer, já havia sido planejado.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Já havia sido. Já tinha um planejamento. É o Plano Aeroviário Nacional. A gente tinha, a INFRAERO tinha feito um plano aeroviário.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Para 10 anos?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Para 10 anos. De 95 a 2005. Então, esse PGOSE era baseado... além desse plano, que era muito flexível — de acordo com as necessidades das unidades, a gente mudava esse plano, a gente tinha uma guia de como seguir... Então, a gente pegava esse PGOSE e levava ao Conselho de Administração para discutir: *"Nós vamos investir aqui. Nós já vimos, junto com o pessoal do DAC, que vai aumentar nos próximos anos lá no tal aeroporto. Tem que botar um VOR em tal lugar porque já está dando problema de aproximação não sei aonde"*. Isso o DEPV fazia esse estudo. Então era uma coisa coordenada, com certeza. Coordenada.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Que não ocorre mais.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não sei dizer, porque...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não, nesse modelo que está, não tem como ocorrer.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não, porque eles têm um Conselho de Administração também.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pois é, mas não tem...

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Deve ter uma participação da ANAC no Conselho de Administração, eu não sei.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Para concluir, então, só dizer isso: quando eles criaram o CONAC, que deveria ser acima disso, e essa função de que o senhor está falando ficou com COTAER — quer dizer, e não saiu do papel —, ampliou-se muito mais até essa visão. Não apenas nesse aspecto de tantas linhas, mas até mesmo onde economicamente é mais interessante, o que nós devemos



estimular e até incluindo as empresas que produzem — no caso, a EMBRAER —, para redimensionamento de novas aeronaves, etc. ou adequação a essa realidade — questão da exploração do turismo, ali vai implantar-se indústria, etc.

Então, o que nós estamos percebendo — eu concluo, Presidente; só para dizer isso

Então, o que nós estamos percebendo — e concluo, Presidente; só para dizer isso — é: é grave este momento e esta CPI tem que levantar profundamente essas questões, identificar essa deficiência de ordenação e de coordenação e apontar algum caminho, porque, do contrário, não sairemos do lugar e vamos aprofundar ainda mais esses problemas.

Muito obrigado.

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

O próximo orador inscrito é o Deputado Rodrigo de Castro.

V.Exa. começa às 15h59min até às 16h09min.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Obrigado, Sr. Presidente. Obrigado pela presença, Sr. Brigadeiro Eduardo. O senhor mencionou que dá consultoria na área. O senhor está atuando em alguma PPP específica? O senhor tem algum plano nesse sentido? O senhor pode falar sobre isso?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Estou fazendo um estudo com uma PPP para São Gonçalo do Amarante. Tem uma empresa interessada e estou fazendo.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor mantém ainda algum contato com a INFRAERO?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Bom, eu deixei muitos amigos lá. Estão todos aí. Tenho muitos amigos e a gente tem um contato, assim, eventual.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O.k. O Brigadeiro Edilberto Sirotheau, ao escrever uma carta de demissão, premonitória até, na Superintendência de Segurança Aeroportuária, em abril de 2005, denunciou que há obsessiva prioridade às obras que proporcionaram visibilidade — talvez os aeroshoppings —, em detrimento das necessidades operacionais. O Brigadeiro previa ocorrências graves em futuro próximo. O senhor acha que já existia essa



ocorrência? Isso realmente foi uma estratégia errada da INFRAERO em aplicar os recursos?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Eu não tenho meios para avaliar essa assertiva do Brigadeiro Sirotheau, mas os recursos que estão sendo alocados nessas unidades aeroportuárias foram identificados como críticos. Não sei. Talvez, alguns aeroportos se pode até dizer: *“Bom, eu, nessa prioridade, eu não colocaria tais e tais aeroportos”* — por ética, eu não vou citar quais. Mas eu acredito que os recursos que estão sendo colocados em proteção ao vôo na INFRAERO, eu acho que estão sendo suficientes. Tem um planejamento. Eu tenho uma relação grande aqui das participações, aqui de proteção ao vôo, que eu acho que estão sendo suficientes. Não sei. Eu pedi esse levantamento lá na INFRAERO, eles me deram esse levantamento. E, numa avaliação ligeira, eu estou acreditando que está sendo suficiente, porque não existe apagão no transporte aéreo, na minha opinião. Não existe. O que existiu foi uma tragédia da Gol, as companhias aéreas grandes quebraram e o movimento de um segmento de servidores, que fizeram um movimento. Foi isso.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor acha que agora o sistema está normalizado?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Está normalizado, desde que não volte essa, esse movimento aí do segmento profissional.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor acha que o principal problema... Nós tivemos problemas graves com relação ao transporte aéreo, atrasos, amplamente divulgados pela mídia.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - É, mas é motivado por isso que eu estou falando.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Principalmente pelos controladores?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - É, eu acho que é principalmente pelos controladores, porque foi da noite para o dia.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Certo.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Da noite para o dia acabou o sistema. E da noite para o dia consertou? Porque consertaram. Esses atrasos que



estão havendo aí agora é mau tempo lá na Argentina, porque os aviões não podem decolar. É mau tempo. No Rio de Janeiro, ontem, estava a neblina. Coberto, fechado. O que vai fazer? *“Ah, vai cancelar vôo”*. Vai cancelar vôo. Pô, é meteorológico...

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Nós sabemos da sua história de vida, da sua biografia, mas insistindo até numa pergunta que já foi feita aqui, o Procurador Lucas Furtado disse que a INFRAERO é uma caixa-preta. O senhor concorda com essa declaração dele? O que o senhor acha dela?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Eu não sei. Às vezes, a gente pega uma palavra, uma frase solta, fora de um contexto, e é difícil a gente analisar, dar um parecer sobre uma frase solta. Eu não... Eu tive contato com o Ministro Lucas, o Procurador Lucas. Eu tive vários contatos com ele, e a minha impressão é a de um cara sério, um cara objetivo, um cara... Eu tenho a maior admiração por ele. Essa caixa-preta que está colocada aí numa frase solta não é possível, porque o TCU virou de perna para o ar a INFRAERO. Virou de perna para o ar. E qualquer órgão controlador... O Conselho Fiscal da INFRAERO atua muito forte, o Conselho de Administração atua muito forte. Eu não sei onde está essa... Nunca existiu caixa-preta na INFRAERO. Eu estou admirado dessa expressão. Agora, repito: isso é uma frase solta. Num contexto pode até ser que caiba essa expressão.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor mencionou há pouco algumas regras da concessão de espaço de comércio nos aeroportos. O senhor considera que exista margem para critérios subjetivos ou para que essas concessões, de algum modo, firam ou vão contra a lei?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não. Em todas essas áreas disponíveis é feita licitação. Agora, o que é licitação dirigida? Esta sala aqui vai ser uma farmácia, então, só vai participar farmacêutico, cara que vende remédio, porque o aeroporto precisa de remédio. Aqui será barbearia, só barbeiro é que vai entrar nisso, entendeu? Então, nesse sentido, sim, é dirigido. Mas tem que ser, porque o *mix* das lojas do aeroporto tem que ser para atender à população do aeroporto.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor, que é um técnico da área, uma pessoa experimentada, quais o senhor considera os principais gargalos, hoje, em termos de infra-estrutura no setor, no País?



O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - De infra-estrutura aeroportuária?

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Aeroportuária.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Olha, eu vejo como gargalo, em muito pouco tempo, Guarulhos, Florianópolis já está no gargalo, Campinas e Porto Alegre, em termos de carga aérea. Brasília é um gargalo. Isso até por motivo do modo de operação das empresas aéreas. Ela colocou aqui um RAB. Lá do Rio de Janeiro, você quer ir para o Nordeste, você tem que, necessariamente, passar por Brasília. Então, um RAB. Mas isso é coisa econômica. O DAC, a ANAC lá deu essa HOTRAN e está acabado. Então, Brasília é um gargalo. E vou mais: a pista aí, parece que foi construída por... a nova pista foi construída com 4 mil metros, parece que estão usando... 800 metros não estão sendo usados, porque o Meio Ambiente não permitiu. Evidentemente que, para decolagem, eu acho que é usada — eu não tenho certeza como está sendo. Mas, basicamente, esses 3 aeroportos são gargalos.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Desses problemas de que o senhor falou, esses gargalos, o senhor considera que um melhor gerenciamento seria o possível para resolver esse problema? Está faltando esse gerenciamento? O que está faltando para resolver esses problemas?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - A minha leitura é que essa atuação do TCU, a imprensa e mais a parte toda política do assunto e tal conflitou bastante essas obras. Eu achei que conflitou muito. Então, eu, no lugar da INFRAERO, estaria muito preocupado em tomar uma decisão. Eu sempre fui um cara de mandar fazer: *"Faz! Tem que fazer, faz!"* Em Salvador, eu tive um monte de dor de cabeça, mas eu fiz Salvador. Está lá, está operando. Era para fazer. Pô, se não fizesse, ia dar problema. Hoje eu vejo, se eu estivesse lá, eu não teria mais essa disponibilidade, porque eu não sei o que vai acontecer. E, no final, eu, pessoa física, quem vou responder. Então, esse clima que se está criando afeta profundamente a operacionalidade da INFRAERO, no meu entender. Então, essas obras todas estão paradas. Todas. Essas licitações estão todas paradas, aguardando alguma coisa para serem resolvidas.



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

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Nós soubemos hoje, aqui — o senhor reforçou isso —, que o principal problema que foi causado, esses atrasos algum tempo atrás, pelos controladores. Indicam que foi nesse sentido.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Essa é a minha opinião. Eu não estou no sistema.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor não considera grave ser feito esse tipo de movimento e não ser tomada, pelo menos, não ser levada a público nenhuma providência no sentido de que tenhamos uma garantia de que isso não volte a ocorrer? Quer dizer, isso ocorreu e deixa para lá?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não. Não é ocorrer e deixa para lá, não. Pelo que eu estou sabendo, o COMAER tomou atitude. Está havendo um inquérito policial militar, porque foram de militares. Isso a gente não pode admitir, uma coisa desse tipo. Ele está tomando providência. Estão tomando providências de formar novos... Já tem parece que 300 ou 400 novos controladores sendo formados. Não está parado, não. E os responsáveis daquele movimento têm que ser punidos, porque eles fizeram uma barbaridade. E o Comandante... O Comandante, eu achei... Eu estou fora, eu não tenho mais nada com o Comandante, mas eu achei uma atitude dele muito, muito positiva: "*Vou botar os aviões no ar e vou prender todo mundo*", porque não tem condições de o cara... Isso é uma... é uma quebra de hierarquia que não é possível aceitar. E ele tomou essa atitude. E, graças a Deus, resolveu a contento. Mas não está parado, não. Eu acho que foram tomadas providências rigorosas nesse sentido.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Só para terminar, Sr. Presidente, a desmilitarização dos controladores seria uma solução? Colocar civis no controle aéreo do tráfego?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Eu não sei em que a farda atrapalha para controlar o controle aéreo. Eu, absolutamente, não vejo por quê. Por quê? Nós vamos ter que ter controladores para fazer o controle de defesa aérea. O controlador de defesa aérea tem que continuar. Então, vai desmilitarizar os controladores? E o controle de defesa aérea? E é solução desmilitarizar os



controladores? Vão ser civis e vão pagar quanto para eles? E os funcionários da INFRAERO também vão receber a mesma coisa que eles forem receber lá? Vai receber igual ao diretor da INFRAERO o controlador de vôo, porque eles têm poder de parar um tráfego? Poder, tem muita gente aqui no País que tem poder de parar o País. Nós vamos permitir isso? É falta de autoridade.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Está o.k. Muito obrigado, Sr. Presidente, Sr. Brigadeiro.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente...

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

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só para passar a informação, aquela de que eu havia falado aqui anteriormente, e houve, digamos, diferenças, divergências aqui. Eu pedi para a assessoria levantar os dados e as informações. Nós estamos falando do Acórdão 152/2007 – Plenário. Foi a última decisão sobre o caso e — o senhor tem razão — ainda com direito a recurso, porque é possível e é passível de recurso. Mas ela trata sobre 2 decisões distintas, no mesmo acórdão. Uma é a devolução aos cofres públicos dos valores dos recursos, que o acórdão aqui estabelece, inclusive de forma solidária. No primeiro caso, em que estão o Dr. Eduardo Bogalho Pettengill, Nelson Vitalli Pazzini e João Alcides do Nascimento, R\$ 734.134, 79. E depois descreve outros, inclusive, que totalizam quase 2 milhões de reais — isso à página 5 do aludido acórdão.

Numa segunda decisão, depois, na página 28, estabelece as multas administrativas que são também imputadas pelo Tribunal: Eduardo Pettengill, 23 mil reais; Fernando Perrone, 12 mil reais; Nelson Vitalli Pazzini, 23 mil reais; Antônio Justi, 5 mil reais; João Nascimento, 18 mil reais; Antônio Lima Filho, 10 mil reais; e Mário Brito Risuenho, 5 mil reais. Então, são duas questões diferentes e, por obviedade, V.Sa. deve estar tratando sobre elas.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Esse aqui refere-se à primeira reunião do Plenário. Depois entramos com um recurso, que deu esse aí. Esse aqui, nessa primeira reunião do Plenário, era isso aí.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas aí não é multa.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não, era para devolver valores. Mas isso aqui, no segundo...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas eu não quero discutir, é só para...

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Mas não está correto isso.

Esse aqui foi do primeiro.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas é o acórdão do tribunal que tem aqui.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Isso quer dizer que o segundo revogou esse.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Revogou, acabou com esse.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É o mesmo acórdão?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não é o mesmo acórdão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Bom, vamos então ao Deputado Eduardo Cunha, começando às 16h13min e terminando às 16h23min.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sr. depoente, Sras. e Srs. Deputados, só para me situar, o senhor foi Presidente de 97 a 2000. Foi isso?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - 98 a 2000.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - 98 a 2000. Anteriormente ao senhor foi quem?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Diretor de Engenharia de 97.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, o anterior. Quem foi o Presidente anterior?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Foi o Adir Silva.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - E o posterior?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - O posterior foi Perrone.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Perrone. O senhor, quando chegou à INFRAERO, se deparou com alguma irregularidade de gestão anterior à sua?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não, porque eu participei da diretoria anterior, como Diretor de Engenharia da INFRAERO, e o Presidente era o Brigadeiro Adir. E o Brigadeiro Adir saiu então em 98 e eu passei para Presidente.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Certo. Então, o senhor não tinha conhecimento. Mas não importa, gestão é sempre de responsabilidade do



presidente. Não encontrou ou não tinha nenhuma denúncia de irregularidade da gestão anterior?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não, tinha, talvez, uma análise do TCU com relação à informática, contratação em informática, uma coisa desse tipo. Não meu lembro bem como era. Mas tinha uma coisa desse tipo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Tinha uma denúncia desse tipo, que foi verificada pelo TCU, de irregularidade em compra de informática?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - É.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Era bom até, depois... Bom, acho que está convocado para depor também aqui o presidente anterior. Mas o senhor, como participante da administração, o senhor não se lembra dessa irregularidade?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não participou, não foi ao conselho, não foi à reunião da diretoria, não foi nada?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - A gente estava num debate... Necessariamente não quer dizer que seja do seu período, é só uma questão de tentar esclarecer. A gente estava num debate aqui, até foi pergunta, não me lembro de quem, no depoimento pela manhã, sobre os *freeshops*. Como funcionaram durante o seu período essas concessões de *freeshop*? Houve renovação, houve nova concessão, houve licitação no seu período?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Todas as áreas eram licitadas. Acontece que tinha um operador de *freeshop* que praticamente dominava o mercado. Inclusive, aqui em Brasília, eu acho que nós fizemos uma licitação e que entrou um outro operador de *freeshop*. Mas esse operador de *freeshop*, ele comprava do depósito desse grande operador de *freeshop*, que era na época. Então, basicamente, fazíamos a licitação, e eles...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas no seu período houve licitações?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Deixe-me ver. Novo aeroporto, guia internacional... Não. Acredito que não. O que houve foi um aditivo ao contrato existente, que foi Guarulhos. Nós ampliamos a área do *freeshop*, dentro daquela



reforma grande que nós fizemos para ampliar o TPS 1 e 2 existentes, aterramos alguma coisa e tal. Houve uma ampliação da área do *freeshop*.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - E por que não se licitou essa área, só aditivou ao concessionário existente?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Porque ele já estava operando lá, e o contrato dele era para não sei quantos anos.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Geralmente esses contratos são por quanto tempo?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Olha, a lei prevê aí, acho que... Não me lembro, mas acho que 5 mais 5, talvez. Não sei.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Todos foram por licitação?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Todos por licitação.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não houve prorrogação sem licitação? Houve licitação. Se por ventura o operador continuou, continuou debaixo de um novo processo licitatório?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não, aquilo que eu falei. A legislação permitia prorrogar por mais 5 anos. Tinha uma... Tinha uma legislação...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor podia falar no microfone?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Tinha uma legislação a respeito, em que você podia arrendar mediante licitação pelo prazo de mais 5 anos, 10 anos. Isso eu não me lembro direito, mas tinha...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Houve prorrogações no seu período?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Houve.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu estava conversando aqui, o senhor deve ser um especialista de aeroportos... Eu não me lembro... Eu já viajei bastante, pode até ser que haja muitos lugares em que eu ainda não fui, certamente, embora tenha ido a muitos aeroportos no mundo. Mas eu não me lembro de ter visto um aeroporto em qualquer outro país do mundo que tenha *freeshop* na chegada. Só o Brasil! Não me lembro. Eu parei, já pensei. Todos os aeroportos, seja na Europa, seja nos Estados Unidos, seja na América Latina, até na África, onde eu já fui, eu



não me lembro de ter visto um *freeshop* na chegada. Parece que o Brasil é uma exceção.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Isso eu acho que é uma exceção, sim. Mas isso foi até uma política... Acredito que tenha sido — a memória não está me ajudando —, mas acho eu que foi uma política de governo na época para evitar e evasão de dólares. Então, em vez de gastar o dólar lá, gastava aqui dentro, entendeu?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sim, mas aí se dá a autorização para as pessoas chegarem com um limite de dólares e ainda se dá a possibilidade de comprar. Então, em vez de diminuir a evasão, está se aumentando, porque, na realidade, é praticamente dobrar os gastos permitidos de trazer produtos importados, porque se tem uma cota para as pessoas trazerem sem impostos, e você permite que elas gastem uma nova cota no *freeshop*. Não é para combater evasão, é para aumentar, é para dar uma cota maior.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Em vez de você gastar o seu dólar lá no *freeshop* do Zurique, você gasta no *freeshop* daqui do Brasil.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu sei. Mas eu tenho uma cota de 500 dólares, que eu posso trazer livre de impostos. Além da cota de 500 dólares livres de impostos, comprando ou não comprando no *freeshop*, minha cota é de 500 dólares. Se eu comprar no *freeshop*, eu tenho mais 500 dólares. Essa que é a realidade! Isso só tem aqui.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Eu não segui o seu raciocínio.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, vamos lá. O senhor, como viajante comum, chega no Brasil. O senhor tem uma cota estabelecida pela Receita Federal e só pode trazer de produtos, sem tributação, até 500 dólares. Só que o senhor pode trazer até 500 e ir ao *freeshop* e comprar até mais 500.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Lá fora?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Aqui! Então, na prática, o senhor está dobrando. Então, na prática, isso fica longe de combater evasão de divisas. Nós estamos aumentando e estimulando o gasto de brasileiros com moeda estrangeira. Essa que é a realidade.



O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - É, eu não vejo dessa maneira, não. Eu não vejo dessa maneira.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Nunca ninguém... A INFRAERO não pensou? Nunca a INFRAERO viu, V.Exa., que é um especialista de aeroportos?...

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - O senhor compra... O senhor viaja muito. O senhor compra no *freeshop* lá e compra aqui?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, mas eu compro lá. Eu trago a minha quota de 500 dólares.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - E não compra aqui?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Posso comprar ou não. Mas eu comprando ou não comprando, não altera minha quota. Se eu trouxer 500 dólares, o dia que eu quero comprar no *freeshop*, eu compro 500 dólares no *freeshop*; o dia que eu não quero, eu não compro.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não. Eu sei, mas no caso particular do senhor, quando o senhor viaja, o senhor normalmente prefere comprar no *freeshop* lá ou aqui, ou compra nos dois?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas se eu comprar no *freeshop* lá... Eu posso comprar no *freeshop* de lá até 500 dólares e trago na minha quota de 500 dólares, ou em qualquer lugar.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Eu sei disso.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Ou qualquer lugar, é o que eu quero dizer. Posso comprar em qualquer lugar. Geralmente os países mais desenvolvidos... V.Exa. chega na Europa, V.Exa., em qualquer loja, é eximido de impostos. É só pegar o papel e, no aeroporto, V.Exa. recebe de volta. Então, na realidade, nós temos um *freeshop* mundial para quem é turista.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - A pergunta que eu faço é: o senhor, particularmente, quando viaja...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, mas eu não estou falando no meu caso particular, eu estou falando da tese.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Eu estou falando do meu. Eu jamais compro em *freeshop*...



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu sei, mas, veja bem, os nossos particulares nem sempre se aplicam àquilo que é melhor para o que a gente quer administrar...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eduardo, me permita. V.Exa. não compra em *freeshop*, mas a quota vale para o que V.Exa. compra na rua, não só no *freeshop*.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - É 500 dólares.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - V.Exa. entra aqui, se V.Exa. comprar uma camisa, uma calça, na rua, o que vale aqui são os 500 dólares totais. V.Exa. só pode gastar 500 dólares. Não é só no *freeshop*. V.Exa. gasta isso e mais os 500 dólares, quando entra aqui. Não é isso, Eduardo, o raciocínio?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - É isso. É isso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Além de gastar esses 500, no máximo, V.Exa. tem o direito de, comprando com uma sacolinha do *freeshop* daqui, comprar 500 dólares a mais.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Quer dizer, na prática, vira uma quota de mil dólares. Só que 500 com a reserva de mercado definida de um *freeshop*. Essa que é a verdade. Então, é melhor dar logo mil dólares para o cidadão. Ele traz os mil dólares de onde ele quiser, e não dê uma reserva de mercado para o *freeshop*. Vocês nunca estudaram isso? Nunca pensaram isso? Nunca verificaram que não tem um país do mundo que tem um *freeshop* na chegada?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Lógico que verificamos. A gente sabia que não tinha, mas isso era uma orientação na época do...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - De quem?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Eu acho até governamental. Eu não tenho...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas estabelecido através de que órgão?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não sei, não sei. Isso aí eu teria que pesquisar, teria que mandar ver.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Será que V.Exa. poderia, depois, pesquisar e nos mandar essa informação?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Com certeza. Com certeza.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Porque ela é relevante, para a gente poder entender o mecanismo disso que está acontecendo.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Está certo. Está certo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Obviamente pode ser que até a orientação não tenha sido no seu período, tenha sido anterior, ou... Certamente posterior não foi, porque já existia. Já existe há tantos anos essa reserva de mercado.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Já foi anterior ao meu período, mas deve ter uma orientação a respeito.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - V.Exa. estava falando sobre efeito das empresas, estava se debatendo aqui sobre as empresas que não pagam as contas, não pagaram as contas e fizeram vários acordos. Eu lembro que a União, quando ela fez renegociação de dívidas com Estados e municípios, ela colocava a cláusula: se os Estados ou municípios não pagarem — isso é válido até hoje —, ela vai na conta bancária dos Estados e municípios e retira o dinheiro. Isso já aconteceu com vários Estados, a penhora dos recursos da arrecadação.

Por que a INFRAERO não colocou nas renegociações uma possibilidade da mesma coisa que a União costuma fazer nas suas renegociações com Estados e municípios?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não sei responder.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - V.Exa. falou também que... V.Exa. estava falando aí, dando um exemplo de Confins para a gente entender aqui. É só para questão de entendimento, não é questão de, obviamente, V.Exa. ter participado ou não participado do projeto. É irrelevante nesse contexto. A razão pela qual V.Exa. acha, quando mostrou que a idéia que era mais barata... Esse exemplo que V.Exa. usou é muito importante, para a gente entender que muitas obras públicas foram feitas mais para atender a interesses de gerarem novos mercados para obras públicas de empreiteiras do que necessariamente para o interesse da população. É a essa conclusão que a gente chega, quando V.Exa. disse que sugeriu ampliar



Pampulha. Podia reduzir o morro. V.Exa. usou a expressão: “*Quase fui preso.*” Por que motivo, por que queriam fazer a obra de qualquer maneira? Foi porque provaram a V.Exa. que era muito mais econômico, melhor para o País fazer o aeroporto de Confins, e V.Exa. estava tão errado que merecia ser preso?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - É que eu dei uma alternativa jocosa, porque jamais poderia se pensar em aterrar a Lagoa da Pampulha.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, não, não é aterrar a Lagoa, eu estou falando da alternativa de baixar o morro.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Pois é, eu falei isso. Eu falei isso.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Obviamente, é isso que estou falando. Havia possibilidade de técnica de ampliação da Pampulha?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Absolutamente. Não havia. Não havia.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Nenhuma? E não havia uma outra alternativa que pudesse ser feita, mais barata?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - V.Exa. acha, por exemplo, que o Aeroporto de Guarulhos, que a gente vê problemas diariamente de tempo — tem até a tradução de Cumbica que, em idioma tupi, tem a tradução daquilo ali: é baixo, nuvens baixas. V.Exa. acha que Guarulhos foi construída de uma forma correta?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Isso aí foi da época de 1980...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, estou pedindo sua opinião. Obviamente que eu não estou lhe perguntando. Não é ato da sua gestão. Estou querendo aproveitar o seu largo conhecimento no setor para entender que erros que estão existindo nos nossos aeroportos ou que geraram causas. São erros sistêmicos que vem de muitos erros acumulados, inclusive de escolhas de concentração, de investimentos malfeitos, que vem de muitos anos. Então, eu queria sua opinião sobre Guarulhos, por exemplo.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Minha opinião sobre Guarulhos. O senhor deve lembrar que existia uma outra alternativa lá na represa de não sei de onde — esqueci o nome —, em São Paulo, que, por motivos ambientais,



não foi possível fazer. Então, o que decidiu a Comissão da COPASP na época? Ela decidiu que ia fazer uma obra emergencial em Guarulhos, para atender por 10, 15 anos e ia fazer uma aplicação maciça em Campinas. Campinas ia ser o principal aeroporto de São Paulo. Essa foi a decisão da Comissão na época, para resolver o problema de São Paulo a longo prazo. Então, Guarulhos seria a médio prazo, seria investir lá em Guarulhos, tanto é que a pista lá não opera independente; tem duas pistas, mas não operam independentes, porque são próximas uma da outra. E foram feitas para médio prazo. Enquanto o plano diretor de Campinas é um projeto grande, até hoje, é um projeto enorme. E o principal aeroporto de São Paulo seria Campinas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Só falta agora o Serra fazer o trem-bala para Campinas, para passar na frente do Aécio Neves.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, a não ser que V.Exa. queira me cortar o microfone.

V.Exa. explicou aqui o volume de investimentos que teve no seu período aqui, em torno de 280 milhões por ano a 320 milhões em 2000, no ano em que o senhor deixou, e houve contingenciamento a partir de 1999. O senhor se sentia satisfeito com os recursos que o senhor tinha para investir? O senhor brigava dentro do Governo para obter mais recursos? O senhor sentiu que se tivesse investido mais recursos, não por sua vontade, mas pela falta de condições que lhe ofereceram naquele momento, o senhor teria uma situação melhor hoje?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, o nosso tempo!

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - É a última pergunta.

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Com certeza. Todo contingenciamento implica em que você reduza o seu investimento.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não. Isso eu sei, mas eu digo: V.Exa. levava ao Governo, o senhor pedia mais dinheiro, o senhor mostrava que tinha mais necessidade?

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Lógico.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - E o Governo não lho ouvia? E se V.Exa. tivesse feito mais investimento naquele período certamente hoje a situação seria melhor?



O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Não, não digo que a situação seria melhor, porque não acho crítica a situação hoje.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não. Digo que seria melhor do que ela é hoje. Seria melhor...

O SR. EDUARDO BOGALHO PETTENGILL - Sim. Se eu tivesse investido antes, sim.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Está certo. Sr. Presidente, muito obrigado, não vou estourar o meu tempo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sendo assim, a Ordem do Dia já começou também. Então, queremos, em nome da Comissão, agradecer a presença ao Major Brigadeiro Eduardo Bogalho Pettengill e dizer que foi uma honra para esta Comissão tê-lo aqui. As informações que V.Exa. trouxe são preciosas e serão levadas em consideração para o julgamento que esta Comissão irá fazer para problema do tráfego aéreo brasileiro.

Com a palavra o nobre Deputado Gustavo Fruet.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Como amanhã haverá reunião para votação de requerimento, pergunto se está mantido o horário. E nós recebemos agora a lista dos requerimentos ainda pendentes. Depois vamos indicar alguns para V.Exa. ver se pauta ou não, mas peço especial atenção ao de nº 60, do Deputado Vic Pires Franco.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Faça isso por escrito.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Que trata justamente da questão da Controladoria. Hoje foi indagado ao Presidente da INFRAERO em relação ao afastamento de diretores por recomendação da Controladoria.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Põe no papel os números desses requerimentos, como da outra vez.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Fica registrado o de nº 60. Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tranquilo. Nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos, antes convocando os Srs. Deputados para a próxima reunião ordinária, a realizar-se amanhã, dia 13 de junho, às 13h, no Plenário 7 do Anexo II, para apreciação de requerimentos.

Está encerrada a presente reunião.