



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: 0833/07	DATA: 14/6/2007
INÍCIO: 9h40min	TÉRMINO: 16h36min	DURAÇÃO: 6h56min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 4h52min	PÁGINAS: 116	QUARTOS: 59

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

FERNANDO PERRONE - Ex-Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO.

SUMÁRIO: Tomada de depoimento.

OBSERVAÇÕES

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



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro aberta a 18ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente ocorrido no dia 29 de setembro de 2006 envolvendo um Boeing 737-800 da Gol (vôo 1907) e um jato Legacy da American ExcelAire, com mais de 1 centena de vítimas.

Comunicações.

A primeira é que dia 18 de junho agora, segunda-feira, faremos uma diligência no Aeroporto Internacional de Congonhas, conforme requerimento aprovado, de autoria do nobre Deputado Vanderlei Macris. Já contactamos a INFRAERO, o Ministério da Aeronáutica, o Tribunal de Contas para que nos dêem o suporte necessário. Retornaremos no mesmo dia, para, na terça-feira, desenvolvermos nossas atividades normais.

Dia 19, teremos o depoimento da Sra. Graziella Baggio, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas, e da Sra. Selma Balbino, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeroviários.

Dia 20, faremos uma visita ao CINDACTA I.

Dia 21 de junho, quinta-feira, ocorrerá a tomada do depoimento da Sra. Eleuza Therezinha Lores, Diretora de Engenharia da INFRAERO, e do Tenente-Brigadeiro Neimar Dieguez Barreiro, Secretário de Finanças da Aeronáutica.

Hoje à tarde, às 13h — foi estabelecido o consenso ontem —, faremos uma reunião interna... (*ruído nos alto-falantes*). Vejam, eu não tenho idéias paranóicas, mas está parecendo perseguição. (*Risos*.)

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, relaxe.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Estávamos na sala lá, deu problema no som; viemos para cá, acontece o mesmo. Daqui a pouco, vamos nos sentir perseguidos aqui.

Então, essa reunião interna é para fazermos uma auto-avaliação, uma autocrítica; vemos os requerimentos que estão aprovados, quem deveremos convocar, os que estão por ser aprovados, quais aqueles a que devemos dar prioridades; discutirmos o volume imenso de informações que já existem aqui, que



precisam ser compulsadas; e vemos que rumo daremos, se mantemos o ritmo, se reorientamos. Acho que não seria uma “lavagem de roupa”, mas uma hora de nós, em reunião interna, falarmos francamente e vemos que rumo devemos perseguir, se está tudo bem. Ou seja, trata-se de fazermos uma avaliação do nosso trabalho. Acho que está numa boa hora.

Ordem do Dia.

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

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

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

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Gostaria, Sr. Presidente, antes de se iniciar a Ordem do Dia e o depoimento, de falar a respeito de uma declaração infeliz de uma autoridade federal ontem. Depois de uma pergunta de jornalistas sobre o que recomenda a quem viaja, enfrenta atrasos e o caos nos aeroportos, a Ministra Marta Suplicy respondeu: “*Relaxa e goza*”.

Eu tenho a impressão, Sr. Presidente, de que essa declaração infeliz só poderia ser de quem não está nem aí para os problemas nacionais. A manifestação da Ministra merece todo o nosso repúdio. E acho que esta Comissão deveria assim agir. A retratação não tira o caráter de deboche que S.Exa. praticou contra todo o País. Principalmente, é um desrespeito com os usuários, com a sociedade e, sobretudo, com esta Comissão, que realiza um trabalho sério, o trabalho detalhado de buscar alternativas e soluções para esses problemas que enfrentamos hoje.

Portanto, eu queria deixar aqui o meu protesto. Tenho certeza, em nome do PSDB e do PHS, de que S.Exa. deveria pensar um pouco mais sobre o que fala, com a responsabilidade que tem como Ministra do Turismo, principalmente no caso de quem trabalha e busca alternativas e soluções para um problema tão grave do nosso País. Deveria S.Exa. pensar e também colaborar com esta Comissão, colaborar com o País e com o Governo para buscar alternativas, e não agir dessa maneira. Foi um deboche nacional.

Muito obrigado.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Está feito o registro, nobre Deputado.



Com a palavra o nobre Deputado Carlos Zarattini.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Acho que não é o caso de fazermos aqui luta política. A Ministra Marta Suplicy já se desculpou publicamente de forma humilde, dizendo que foi um erro dela ter proferido aquela frase, foi uma infelicidade.

A Ministra vem fazendo um trabalho no sentido de desenvolver o turismo em nosso País, está preocupada com a questão do tráfego aéreo no Brasil, vem discutindo a aviação regional, vem discutindo uma série de medidas no sentido de melhorar a circulação em nosso País, o turismo e beneficiar aqueles que vêm.

Eu acredito que não é necessário nenhum tipo de manifestação desse tipo, porque a Ministra teve humildade, ao contrário do ex-Presidente Fernando Henrique, que chamou os aposentados de vagabundos, e nunca se desculpou.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marco Maia) - Nobre Deputado José Carlos Araújo, por favor.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sr. Presidente, V.Exa. falou que seria segunda-feira, às 9h, é isso?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não. Segunda-feira vai ser uma diligência no Aeroporto de Congonhas, em São Paulo.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Vamos sair daqui?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não há problema, cada um... contanto que cheguemos lá até as 11h.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Onde é que vai ser o ponto de encontro?

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Nós da Bahia vamos ter de sair no domingo, às 9h, às 8h, porque os atrasos, na Bahia, estão em torno de 6, 8 horas.

Sobre o episódio da Ministra Marta, não quero aqui polemizar, mas acho que uma Ministra de Estado tem que se policiar no que diz respeito a certos pronunciamentos. Sem dúvida nenhuma, foi um desrespeito. E foi um desrespeito à família brasileira. Não é pelo fato de ser Ministra do Governo, de fazermos parte da



base do Governo que devemos deixar de criticar. Nas horas próprias, temos de elogiar, mas, nas horas em que realmente os Ministros ou qualquer membro do Governo erram, nós temos de falar. Realmente foi um desrespeito à família brasileira. Os Ministros não podem se dar ao luxo desse tipo de coisa. Portanto, eu acho que a Ministra realmente errou, embora tenha se desculpado. O fato de se desculpar não invalida o que foi dito antes.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu vou pedir aos colegas compreensão, para serem breves, porque está aqui um convidado.

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

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, temos na parte da tarde uma reunião nossa, em que poderíamos fazer esses pronunciamentos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Na parte da tarde temos uma reunião interna.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Antes dessa idéia do Deputado Eduardo Cunha, gostaria que V.Exa. me desse 1 minuto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o Deputado Vic Pires Franco.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, em nome do Democratas, eu queria falar sobre esse episódio, mas também registrar que a Ministra pediu desculpas publicamente, e isso é muito importante. O homem público tem o direito de errar e tem o dever de consertar o seu erro. A Ministra pediu desculpas, não há dúvida nenhuma.

Agora, depois dessa intervenção do Deputado Carlos Zarattini, de que a Ministra vem fazendo esse trabalho, eu me senti na obrigação, o Democratas, de entrar com requerimento solicitando a convocação da Ministra para vir a esta Comissão a fim de esclarecer não esse episódio — esse episódio para mim já passou, foi um desrespeito à Nação, foi um desrespeito aos passageiros —, mas o que ela está fazendo de bom no Ministério, o que faz com que ela diga que as pessoas podem relaxar e fazer algumas outras coisas. Ela tem o dever de vir aqui prestar esses esclarecimentos.

Então, fica esse requerimento — nós já o apresentamos — para que ela venha aqui apenas para falar sobre o problema do Ministério do Turismo.



O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Vamos dar curso ao depoimento, vamos respeitar o nosso depoente que aqui está.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O depoente está aqui e não tem nada a ver com o nosso...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Vamos cumprir o Regimento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Temos a tarde inteira.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - E os requerimentos podem ser aprovados ou não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vou conceder a palavra ao Deputado Miguel Martini, e aí encerramos a questão.

Tem a palavra o Deputado Miguel Martini.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, eu não vou repetir o que já foi dito sobre a infelicidade da Ministra. Eu creio que nós desta CPI, aí sim, devemos nos deter no turismo, uma parte fundamental para nós que estamos discutindo a questão da crise aérea. Tanto o turismo é importante para a crise aérea quanto a crise aérea, que busca suas soluções, é fundamental e vai ser fundamental para o turismo. Então, quando surge uma fala como essa, como se estivesse desconectada do problema, a gravidade está muito mais nesse fato. Acredito que precisamos fazer essa conexão, para mostrar para a sociedade brasileira que não há uma desconexão entre o problema aéreo, a questão do tráfego aéreo, e o turismo. Muito pelo contrário: sem o tráfego aéreo funcionando a contento, não teremos projeto de turismo funcionando a contento.

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

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

Vamos conceder a palavra ao Dr. Perrone por 20 minutos, para ele proceder a sua explanação inicial, e depois passaremos às perguntas.

Uma observação, Dr. Perrone: temos sido bastante flexíveis, elásticos com relação ao tempo. Se V.Sa. precisar de um prazo superior, não há problema algum.

V.Sa. está com a palavra.



O SR. FERNANDO PERRONE - Muito obrigado, Sr. Presidente. Deputado Marco Maia, Relator desta Comissão, Srs. Deputados, minhas senhoras e meus senhores, eu quero, inicialmente, expressar os meus sentimentos de satisfação, por poder participar do debate, e de esperança de poder trazer alguma contribuição ao importante trabalho desenvolvido por esta Comissão. No tempo que me foi dado, eu pretendo fazer um breve resumo dos princípios e das premissas que nortearam a minha gestão como Presidente da INFRAERO nos anos de 2000, 2001 e 2002. O ponto de partida — poderíamos dizer assim — da minha orientação como presidente da empresa foi uma decisão política, estratégica de separar a aviação civil da Força Aérea. Até aquele momento, a Força Aérea e a aviação civil eram como irmãs xifópagas. Elas estavam sob o comando do Ministro da Aeronáutica; quando o Ministério terminou e passou a ser Comando, sob o comando do Comandante da Força, da Aeronáutica, e tanto a aviação militar quanto a civil se baseavam num tripé. Esse tripé era integrado pela INFRAERO, que cuidava da parte de infra-estrutura aeroportuária e de uma parte de serviços de auxílio ao vôo; pelo DEPV, que era um órgão militar que mais tarde foi transformado no que é hoje o DECEA e que cuidava da parte de navegação aérea, compartilhando com a INFRAERO, mas com a responsabilidade exclusiva do controle de vôo em rota; e pelo DAC, que fazia as vezes do regulador da aviação civil — Departamento de Aviação Civil. Esse tripé, com comando único, funcionava bastante bem, funcionou assim durante 26, 27 anos, quando foi tomada a decisão, a que me referi no início, de cindir uma da outra. Então, essa cirurgia das irmãs xifópagas começou pela mudança da INFRAERO. Eu fui convidado para assumir a Presidência da INFRAERO, e nesse momento a INFRAERO deixou de se subordinar ao Comando da Aeronáutica para se subordinar ao Ministro da Defesa. Ela passou a responder ao Ministério da Defesa. O passo seguinte, que se imaginava imediato, seria a transformação do DAC na ANAC, uma agência com as características de agência reguladora independente, que substituiria o DAC. Nesse momento, houve uma perturbação nesse processo de separação, que foi uma demora não prevista pelo Executivo na constituição da ANAC. Houve um debate longo sobre o projeto de lei, e a ANAC demorou bastante a ser constituída, vindo a ser constituída mais recentemente. E a INFRAERO ficou então subordinada ao Ministério da Defesa,



como eu me referi. Então, esse é o pano de fundo da minha gestão. Então, eu fui lá para ser o primeiro presidente civil. Eu cheguei na INFRAERO observando bastante a empresa, e algumas coisas me surpreenderam muito positivamente. A primeira delas foi a seguinte. Eu vinha da Diretoria de Infra-estrutura do BNDES, onde eu dirigi essa área por 4 anos e onde eu tinha bastante familiaridade e um conhecimento de certo modo bastante aprofundado da questão da infra-estrutura brasileira, exceto da questão da infra-estrutura aeroportuária, porque essa era uma questão dos militares até então. E eu via que a infra-estrutura brasileira — não mudou significativamente até hoje, infelizmente — estava muito ruim. Nós tínhamos portos deficientes, nós tínhamos ferrovias deficientes, nós tínhamos estradas deficientes, e naquele momento estava-se começando a tentar a recuperação dessas infra-estruturas. E, quando cheguei na INFRAERO, me surpreendeu uma infra-estrutura bastante robusta, muito bem aparelhada e, mais do que isso, com programas de investimento de longo prazo, tendo uma visibilidade do que precisava ser feito pelos próximos anos, com recursos para fazer isso, e trabalhando. Isso foi uma surpresa muito positiva para mim, principalmente porque a Aeronáutica, que era a responsável por esse segmento, sofria das mesmas restrições fiscais que todo o Estado brasileiro sofria durante esses anos. Então, eu queria dizer aqui, em público, que considero o trabalho que a Aeronáutica fez enquanto foi responsável pela aviação civil digno de ser respeitado e elogiado. A outra coisa que me chamou a atenção foi o fato de que a INFRAERO era uma empresa que, há praticamente 27 anos, vinha sendo gerida por militares; portanto, era uma empresa diferente das outras empresas que eu conhecia. Era uma empresa muito bem hierarquizada, com um senso de responsabilidade muito firme, uma visão da gestão aeroportuária muito conservadora, conservadora no sentido de muito ligada aos aspectos operacionais do aeroporto. E aí, como eu avaliei isso, eu imaginei que a minha contribuição a essa empresa poderia ser no sentido de eu tentar agregar o que ela não tinha, que era uma visão empresarial, uma visão de negócio. Então, com isso, a minha expectativa era unir as virtudes que ela já possuía, tentar corrigir alguns defeitos de uma estrutura excessivamente hierarquizada para o funcionamento de uma empresa civil e agregar a essas virtudes uma experiência empresarial. Então, esse foi o ponto de partida — vamos dizer assim — de todas as ações que eu procurei empreender



dali em diante. Bem, então, a primeira coisa que eu fiz: nós iniciamos um planejamento empresarial. O que vem a ser isso? Nós estabelecemos, a partir de um planejamento do que desejávamos atingir, um sistema de objetivos e metas. A INFRAERO, como os senhores sabem, é uma empresa de âmbito nacional, ela cobre todo o território nacional. Nós temos aeroportos, mais de 1 até, em vários dos Estados brasileiros, temos áreas de apoio de vôo nos mais recônditos rincões do Brasil, em lugares remotos, onde só se chega de canoa. E uma empresa tão grande, tão descentralizada como essa, se ela não tiver objetivos e metas muito bem definidos, e seus executivos serem avaliados por esses objetivos e metas, a empresa não consegue chegar aonde ela deseja. Como dizia o ex-Ministro Roberto Campos, para quem não sabe aonde vai, todos os caminhos levam lá. Portanto, nós tínhamos que ter um norte a seguir, e esses objetivos e essas metas foram a forma de nós tentarmos chegar aos nossos objetivos empresariais. Muito bem. Não só os nossos executivos eram avaliados por essas metas, como nós passamos, também, a estabelecer que parte da remuneração desses executivos estaria relacionada com o cumprimento ou não dessas metas. Outro aspecto que me chamou a atenção na questão da gestão é que a empresa, na minha avaliação, estava inchada. Ela tinha mais gente do que precisava. Isso é muito contraditório nas empresas públicas, porque a empresa pública não demite. Então, ela vai botando gente. Quem vai perdendo produtividade ou vai deixando de trabalhar, a gente bota mais gente para substituir aquela baixa produtividade, e a empresa vai crescendo e vai ficando obesa. O que eu procurei fazer? Um programa de demissão incentivada, onde esse programa foi muito bem-sucedido. Nós reduzimos o quadro em 2 mil pessoas, cerca de 20%, sem nenhum problema com os sindicatos. Nós não tivemos nenhuma turbulência, nem interna, nem externa. Fizemos também um enxugamento dos chamados cargos de confiança em 40%. E deixamos a empresa, então, bastante mais magra. Eu dizia, na época, que nós estávamos trocando tecido adiposo por musculatura, para a empresa ser mais vigorosa no que ela precisava fazer. Conseguimos, com essas medidas, quer dizer, com o enxugamento, uma percepção mais clara dos empregados que militavam na empresa do que eles precisavam fazer, porque havia metas e havia objetivos a serem perseguidos, e, como eu disse, eles eram avaliados e remunerados em parte por atingirem ou não esses objetivos.



Nós conseguimos vir ganhando produtividade. Com essa produtividade, nós passamos a, ano a ano — em 2000, 2001 e 2002 —, a crescer o volume de investimentos da empresa em percentuais significativos. Conseguimos, paralelamente, com esse crescimento significativo da ordem de 30% ao ano nos investimentos da empresa, manter o crescimento dos custos muito baixo. No primeiro ano, cresceu só 2 vírgula qualquer coisa por cento. Então, o que a empresa começou a fazer? Ela começou a investir mais, gastar menos para investir, ou seja, ela passou a ser uma empresa mais produtiva. Nós demos mais resultados. Os lucros da empresa vieram crescendo, também, ano a ano. Nós crescemos em 2000, crescemos em 2001, crescemos em 2002. Como eu disse, crescemos o volume de investimentos. E, além dos aspectos quantitativos, nós mexemos muito nos aspectos qualitativos. Por exemplo, numa questão que eu percebo que está muito debatida aqui nesta Comissão: os aspectos relacionados com obras de engenharia da INFRAERO. Nós tínhamos, quando chegamos à empresa, 2 balizadores, um planejamento de longo prazo, que norteava a empresa de 1995 a 2005 — planejamento de 10 anos. E nós tínhamos o PGOSE, que já deve ter sido muito comentado aqui, que era o conjunto de obras de engenharia que precisavam ser executadas. O que nós agregamos a isso, que eu considerava um planejamento bastante adequado? Nós colocamos a engenharia com uma percepção de que a engenharia não deveria se enxergar, nem a empresa enxergar a engenharia, como uma atividade-fim da INFRAERO. A engenharia passou a ser tratada como atividade-meio. Ela deveria produzir obras em aeroportos, projetos, etc., para atender as áreas operacionais da empresa, na medida das suas necessidades e na medida da indicação do planejamento. Com isso, nós introduzimos uma comissão de planejamento aeroportuário que, antes do início de cada projeto, antes do início de cada obra, a engenharia se sentava com os públicos que ela tinha que atender, a área de operações, a área comercial, para dimensionar aquilo que ia ser feito, quais eram as necessidades que a área operacional identificava, quais eram as necessidades que a área comercial indicava, e fazíamos então a obra dirigida para as necessidades do nosso cliente interno, que eram, aí sim, as atividades-fim da INFRAERO. Além desse sistema de planejamento, nós instituímos também um manual. A experiência da INFRAERO, embora muito rica, ela de certo modo se



perdia em cada obra realizada, porque esse conhecimento não era sistematizado dentro de processos. Então, nós estabelecemos, criamos um manual chamado MAGES, manual de engenharia, onde esse manual seria o repositório das experiências adquiridas em cada obra e os registros de todos os eventos daquelas obras, para que nós pudéssemos criar parâmetros que facilitassem à INFRAERO a identificação da próxima obra. E que nós tivéssemos na próxima obra uma acumulação de experiência das obras que antecederam aquela. E tomamos mais uma providência, que foi contratar especialistas — e aí isso terceirizando, contratando por meio de licitação pública —, especialistas que pudessem pegar cada um dos sítios aeroportuários da INFRAERO — sítio aeroportuário é o espaço onde está um aeroporto, independentemente da utilização que está sendo dada naquele momento —, olhar o sítio e olhar as possibilidades de crescimento daquele aeroporto no tempo. Então, passamos a contratar os planos de desenvolvimento desses aeroportos, justamente para nós juntarmos as outras informações — como eu disse, planejamento de longo prazo, planejamento do PGOSE, planejamento daquela obra em si, o manual de engenharia. A gente tinha uma visibilidade de quais eram os potenciais dos sítios aeroportuários que a gente tinha. Então, o que é ver o potencial? É saber... Nós temos o Aeroporto de Viracopos, por exemplo. Bom, precisa se fazer um estudo ali para ver quais são as possibilidades de crescimento daquele aeroporto no tempo, se cabe mais uma pista, se cabem mais 2 pistas, se existe área física para aumentar terminal, para fazer carga, e assim por diante. Isso é que é o planejamento aeroportuário. E na primeira *tranche*... Nós tínhamos sessenta e tantos aeroportos, e na primeira *tranche* nós contratamos 30 desses, quer dizer, praticamente a metade dos aeroportos totais. Então, isso foi o que nós mexemos na engenharia. Na área de operações, nós tivemos uma preocupação muito grande em tentar aumentar o volume de investimentos em equipamentos, além de nas obras a gente estar sempre atento a ouvir da área de operações, que era o nosso cliente, nosso cliente da engenharia, o que ela pretendia. E também, felizmente, fomos bastante bem-sucedidos na questão dos investimentos em equipamentos. Nós conseguimos crescer também em 2000, crescer em 2001 e crescer em 2002 o volume de investimentos em equipamentos. Tivemos uma preocupação também muito grande com a reformulação dos nossos processos de



treinamento interno. Passamos a focar como prioritário o treinamento das áreas operacionais da empresa, diminuindo um pouco o treinamento das áreas corporativas. Quer dizer, áreas corporativas que eu chamo são área de administração, finanças, jurídica, etc., porque nós entendíamos que o *core business*, como dizem os americanos, quer dizer, o negócio central da INFRAERO, era a questão da administração aeroportuária, a questão operacional. Então, nós dirigimos o treinamento tirando a ênfase de áreas-meio para as áreas chamadas fim, o coração do negócio da INFRAERO. Em termos de resultados, nós conseguimos resultados expressivos nesses 3 anos. Para pegar um dado que mostra a produtividade da empresa, nós... Em 1999, ano imediatamente anterior à nossa gestão, a INFRAERO teve um expressivo lucro de 186 milhões, lucro esse que já em 2000 foi elevado para 254 milhões, que no ano seguinte, 2001, foi elevado para 342 milhões e que no ano seguinte foi elevado para 454 milhões. Então, nós mais do que dobramos o lucro da INFRAERO. Em termos de investimentos em equipamentos, também para ter parâmetro: em 1998, por exemplo, a INFRAERO tinha investido quase 20 milhões em equipamentos; em 1999, ela investiu quase 50 milhões em equipamentos; em 2000, nós saltamos para um patamar de 70 milhões; em 2001, fomos para 91 milhões; e, em 2002, para 91,2 milhões. Então, o que isso significou, fechando um pouco cada um dos aspectos que eu fiz com os senhores como se fosse mesmo um sobrevôo? Porque eu sei que depois virão perguntas e a gente aprofunda cada aspecto que os senhores acharem interessante. É que esses resultados agregados colocaram a INFRAERO numa posição de bastante destaque junto à mídia especializada em empresas, em negócios. E nós conseguimos obter alguns dos mais importantes prêmios do País nesse período. No ano de 2000, por exemplo, no anuário da revista *Exame — Maiores e Melhores —*, a INFRAERO, tanto em 2000 como em 2001, foi a primeira empresa, tirou o primeiro lugar na categoria serviços públicos. E, quando se diz categoria serviços públicos, são serviços públicos prestados tanto por empresas públicas quanto por empresas privadas. E ela obteve em 2000 e 2001 o primeiro lugar, como a melhor empresa prestadora de serviços públicos. Nós obtivemos também, em 2001, o Prêmio Desempenho Brasil, concedido pelo Instituto Miguel Calmon, de estudos sociais e econômicos. Conseguimos, também em 2001, na revista *Transportes Modernos*, na



sua listagem das melhores empresas do transporte, receber a comenda de a melhor empresa de transporte do ano de 2001. Tivemos também o prêmio Destaque de Comércio Exterior concedido pela Associação do Comércio Exterior do Brasil — AEB. E, finalmente, fomos considerados também a maior empresa do Brasil na categoria transporte e logística, portos e aeroportos, pelo relatório anual da *Gazeta Mercantil*, de forma que houve um reconhecimento do esforço que foi feito. Eu tenho a pretensão de achar que consegui, com a minha gestão, agregar algumas virtudes que a INFRAERO ainda não tinha, que, como eu disse no início, era uma visão predominantemente empresarial, sem desmanchar o que estava lá. Então, quer dizer, a gente, quando tem essa pretensão, corre o risco de, em vez de somar qualidades, somar defeitos. Eu imagino que tenha conseguido somar alguns defeitos aos muitos, às muitas... perdão, somar algumas qualidades às muitas qualidades que eu encontrei na INFRAERO. Muito obrigado. Eu fico à disposição dos senhores para aprofundar qualquer desses aspectos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Vamos passar a palavra ao nobre Relator Marco Maia, para que faça sua inquirição pelo tempo que julgar necessário.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Bom-dia a todos e a todas Sras. e Srs. Deputados, apesar de este dia hoje não ter começado da forma adequada na nossa tradicional disputa com os argentinos. Mas nós temos mais 90 minutos ainda para recuperar o tempo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu estava pensando que o senhor estava falando da Ministra Marta Suplicy.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Esta é uma preocupação menor neste momento, nobre Deputado Vic, até porque a Ministra já pediu desculpas.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor deve ter relaxado de manhã, hein? (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos deixar a palavra com o Relator.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, Sr. Fernando Perrone, eu queria inicialmente agradecer a sua presença, a presença de V.Sa. nesta CPI, que tem o propósito de investigar as causas, as conseqüências e os responsáveis pela



crise do setor aéreo brasileiro, desencadeada principalmente após o trágico acidente do dia 29 de setembro do ano passado.

Inicialmente, assim como o fiz quando dos depoimentos do atual Presidente da INFRAERO, o Tenente-Brigadeiro-do-Ar José Carlos Pereira, e do ex-Presidente Major-Brigadeiro Eduardo Pettengill, que aconteceram nesta CPI, na terça-feira passada, gostaria de tecer algumas considerações sobre o trabalho que estamos desenvolvendo nesta CPI.

Primeiro, tenho a certeza de que o depoimento de V.Sa. 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 ninguém pode negar.

Assim, o depoimento de V.Sa., mais do que nos auxiliar a identificar alguns aspectos que colaboram para esta crise, poderá nos fornecer 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.

Queria informar a V.Sa., também, 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 a informações de uma auditoria de natureza operacional realizada pelo mesmo tribunal, em 1996.

Além desses relatórios, que imagino sejam de conhecimento de V.Sa., outras informações também chegaram até o nosso conhecimento, seja através da imprensa, seja através de depoimentos prestados à Comissão Externa constituída por esta Câmara e que também teve o intuito de investigar as causas da crise aérea vivida no País.

Assim, gostaria de lhe dizer que não me furtarei de abordar os temas e as acusações que são feitas a gestões passadas da INFRAERO, entre elas a sua. É claro que o objetivo deste Relator não é o de constrangê-lo, até porque, tenho certeza, V.Sa., assim como todos aqui, tem o propósito de nos auxiliar a enfrentar os problemas que hoje afligem os aeroportos no Brasil.



Após estes comentários, gostaria de passar aos questionamentos, sem prejuízo de outros complementos que o processo de perguntas e questionamentos vier a colocar como necessário.

Dividi as minhas perguntas e os meus questionamentos em alguns tópicos. Eu vou fazendo as perguntas e os questionamentos a V.Sa. e gostaria que V.Sa. pudesse respondê-los de forma direta e objetiva, para que nós pudéssemos avançar o mais rapidamente nos trabalhos.

As primeiras perguntas, então: quais as experiências de gestão empresarial por parte de V.Sa. ou que V.Sa. teve antes de assumir o comando da INFRAERO? E a segunda pergunta: V.Sa. foi primeiro Presidente civil da história da INFRAERO. Este fato, de alguma forma, dificultou ou mesmo prejudicou sua gestão? V.Sa. acredita que há algum motivo que não justifique que um civil administre a empresa? Pode já responder.

O SR. FERNANDO PERRONE - Deputado Marco Maia, em primeiro lugar, eu queria dizer ao senhor e aos demais Deputados presentes que eu não me sentirei constrangido, em nenhum momento, por qualquer questão que seja levantada aqui, ao contrário. Eu entendo que é uma oportunidade para mim de questões que não possam ter sido bem entendidas passem a ser bem entendidas, a partir de agora. Ou seja, para mim, é extremamente confortável eu poder, publicamente, tratar de cada um dos problemas que os senhores acharem que devem ser entendidos, porque eu tenho a maior tranquilidade de que vou poder esclarecê-los. Com relação à minha experiência profissional, eu tenho como formação acadêmica básica a formação em Administração de Empresas. Me formei em Direito e fiz pós-graduação em Economia, na área de mercado de capitais, na Fundação Getúlio Vargas. A minha carreira esteve bastante ligada ao BNDES, onde eu iniciei como funcionário de carreira. Cumpri todos os escalões hierárquicos daquele banco, chegando a diretor durante 4 anos, acumulando 2 das mais importantes diretorias do banco: a diretoria de infra-estrutura, a diretoria operacional, que mais aplicava recursos, e a diretoria de administração do BNDES. Eu era responsável pelas 2 áreas. Antes disso, eu passei vários anos fora da INFRAERO, onde eu dirigi bancos. Eu, com 34 anos, já era Presidente de banco. E me mantive como diretor de bancos durante praticamente a minha carreira toda. Dirigi associação de bancos, assim por diante.



Então, no BNDES, também trabalhei como superintendente da área de privatizações, onde, naquela ocasião, o Brasil empreendeu um dos maiores programas de privatização em curso no mundo, naquela ocasião. E, finalmente, como eu disse, na área de infra-estrutura, eu pude, com essa experiência anterior, porque o banco examina projetos, examina diversas áreas da economia, eu pude culminar com uma experiência que me permitiu uma visão mais aprofundada da questão da infra-estrutura. Daí eu imagino a qualificação encontrada para me qualificar a um convite para a Presidência da INFRAERO. O segundo ponto, a questão de eu ser o primeiro civil na INFRAERO, eu diria que essa questão, no início, me preocupou, antes de eu assumir. Mas, por questão de absoluta justiça, eu tenho que dizer que eu fui acolhido pelo Comando da Aeronáutica com muita atenção, muito apoio. E apoio e atenção esses que, em pouco tempo, se transformaram em algo além do que eu esperava: uma atitude carinhosa com a minha gestão, de forma que não houve qualquer dificuldade para o meu trabalho.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. 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 da do período do seu comando na empresa. Qual a avaliação que V.Sa. faz da infra-estrutura aeroportuária brasileira?

O SR. FERNANDO PERRONE - Essa é uma pergunta complexa. Eu vou ter que me estender um pouquinho mais. Como eu disse no início, ainda hoje a infra-estrutura aeroportuária, *vis-à-vis* as outras infra-estruturas brasileiras, ela é uma infra-estrutura que está bem, relativamente. Por outro lado, essa infra-estrutura encontra um segmento, ela atende a um segmento, que é o transporte aéreo, seja de passageiro, seja de carga, que, no Brasil, tem um crescimento explosivo. Para os senhores terem uma idéia, existe um múltiplo mais ou menos aceito como médio no mundo que diz que, a cada 1 ponto de crescimento do PIB, o transporte aéreo crescerá 2. No Brasil é muito mais do que isso. E é um tanto quanto errático. O fato é que, nos últimos anos, a gente tem percebido um crescimento do número de passageiros muito expressivo, embora o crescimento do movimento de aeronaves não se tenha dado. A gente tem passageiro crescendo, carga crescendo, mas não tem movimento de aeronaves crescendo. Isso está estabilizado. Isso quer dizer o seguinte: que a demanda maior neste momento, pensando como fotografia e não



como filme — quando eu me refiro a pensar como fotografia é olhando hoje a situação e, como filme, é projetando para o futuro —, então, olhando hoje e olhando de hoje um pouco para trás, os últimos 10 anos, por exemplo, a gente vê que o movimento de aeronaves até caiu. Ele teve um pico, que, não sei se por felicidade ou infelicidade minha, se deu exatamente nos 3 anos que eu presidi a empresa, quando, em 2000, 2001 e 2002 nós tivemos mais de 2 milhões de pousos e decolagens a cada ano. Essa marca nunca foi atingida antes nem nunca foi atingida depois. E a infra-estrutura operacional foi capaz de suportar esse movimento. Portanto, em termos de aeronaves, a gente foi capaz de atender uma demanda maior do que a que se tem hoje. Por outro lado, passageiros cresceu explosivamente. A INFRAERO vem investindo muito, não só — agora olhando como filme — na expansão que a gente imagina que se vá ter de aeronaves, movimento de aeronaves, como pela expansão explosiva que a gente vem tendo de passageiros e cargas. Então é isso. Quer dizer, a gente... Olhando como um filme, eu diria para o senhor que a gente precisa aparelhar a INFRAERO adequadamente, para que ela possa fazer frente a investimentos crescentes que virão adiante. E do ponto de vista da infra-estrutura como ela está hoje, ela é uma infra-estrutura que, relativamente às outras infra-estruturas brasileiras, está muito bem.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Os recursos financeiros alocados para investimentos sob responsabilidade da INFRAERO foram suficientes na sua gestão para atender as necessidades? O que deixou de ser feito por falta de recursos?

O SR. FERNANDO PERRONE - Os recursos da minha gestão foram suficientes, chamando a atenção para um aspecto: a INFRAERO não contou com qualquer recurso do Tesouro. Não houve transferência direta da União para a INFRAERO. A INFRAERO gerou recursos com o seu aumento de eficiência. Ela conseguiu, por uma política de aplicação desses recursos, alavancar recursos de terceiros. Então qual era a nossa estratégia no momento de aplicar num projeto de expansão de um aeroporto ou construção de um aeroporto? Nós tínhamos um projeto tecnicamente viável; nós tínhamos um projeto economicamente viável. Então nós buscávamos parceiros para esse projeto. Nossos parceiros principais eram os Estados que iam receber aquele financiamento, aquele benefício daquela obra. E o



Estado, sendo o projeto viável econômica e tecnicamente, ele era capaz de, por exemplo, buscar recursos de entidades multilaterais internacionais. Buscar recursos junto ao BID — Banco Interamericano de Desenvolvimento, junto ao BIRD — Banco Mundial. As bancadas estaduais eram capazes de ter emendas de bancada para levar recursos para aquela obra. Então o que a INFRAERO fazia? Ela botava um volume de dinheiro, como o agricultor quando usava tração animal para puxar arado botava a cenoura diante do burro. O burro ia andando para tentar comer a cenoura, mas fazia o arado arar a terra. Então essa estratégia de aplicação da INFRAERO foi uma estratégia que trazia recursos de fora do setor para o setor, que se somavam aos investimentos da INFRAERO. Então nós conseguíamos... Como eu disse, crescemos os investimentos em 2000, crescemos em 2001 e crescemos em 2002. Além de não haver restrição financeira para os investimentos físicos que a INFRAERO estava fazendo naquele momento, conseguimos gerar superávites de caixa bastante expressivos. Em 2002, quando nós fechamos a nossa gestão, a INFRAERO deixou perto de 600 milhões em caixa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - De onde provinham os recursos financeiros da INFRAERO, necessários para o seu funcionamento no período da gestão de V.Sa.?

O SR. FERNANDO PERRONE - Das tarifas que a INFRAERO recebia e também de uma estratégia empresarial que nós adotamos, que foi de começar crescentemente a obter as chamadas receitas comerciais. Nós percebemos, com a visão empresarial, que o cliente do aeroporto é o topo da pirâmide econômica do Brasil; não só do Brasil, de qualquer economia, mas no Brasil... vamos nos localizar aqui. Então, todas as pessoas mais ricas transitam pelo aeroporto. Todas as pessoas mais ricas têm um poder de consumo e, com esse poder de consumo, ficam, no aeroporto, pelas condições operacionais de vôo, sem contar com atraso — eu estou imaginando em condições normais de operações do aeroporto —, ela fica, no mínimo, uma hora antes do vôo, que é quando ela chega para fazer o *check-in* etc. Então ela tem 1 hora disponível, com dinheiro no bolso, para consumir. Então, a nossa estratégia foi: vamos utilizar esse potencial para conseguir recursos para o setor. Por quê? Porque aquele consumidor, se ele não encontra no aeroporto um *shopping*, ele vai fazer a compra fora do aeroporto. Ele faz a compra do mesmo



jeito. Para o comércio, de um modo geral, não muda nada. Mas quando ele gasta fora do aeroporto, aquele dinheiro não vem para a atividade do transporte aéreo. Então...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. FERNANDO PERRONE - Só para completar, Deputado. Aí nós criamos o conceito de *aeroshopping*. Isso foi criado na minha época também. Nós falamos: “*Bom, nós vamos ter que ter uma marca que signifique que a atividade comercial dentro do aeroporto é entendida como uma atividade de um shopping, como um outro shopping qualquer, só que utilizando aquele público restrito, que era o cliente do aeroporto*”. Pois não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Diga-me como a INFRAERO fazia a gestão dessas áreas comerciais e dos espaços publicitários nos aeroportos e nos seus entornos durante a sua gestão.

O SR. FERNANDO PERRONE - Essa questão é simples.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu estou lhe fazendo estas perguntas porque esta CPI tem quase que, quotidianamente, se debruçado sobre a questão se houve mais investimentos em segurança ou mais nos *shoppings*, na estrutura para atender os passageiros. Sempre aqui isto aparece como sendo um tema quase que recorrente.

O SR. FERNANDO PERRONE - Essa é uma questão...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - E o nome *aeroshopping* aparece no sentido pejorativo também.

O SR. FERNANDO PERRONE - Eu lamento que seja assim, porque eu agradeço à existência do *aeroshopping*. Por sinal, isso não é uma particularidade ou uma excentricidade brasileira, isso é comum em todos os aeroportos do mundo. Ele hoje é a principal fonte de receita dos aeroportos. E é a geração de receitas comerciais que permite que a infra-estrutura do transporte aéreo fique mais barata para o setor. E, com isso, trazendo todas as vantagens das externalidades de um custo de transporte mais barato. O custo de transporte mais barato é um item importantíssimo para o que se chama de Custo Brasil, Custo País. Por quê? Porque a externalidade de um transporte caro onera o ciclo da economia de cabo a rabo. Todo mundo gasta mais, tem custo maior, fazendo isso. Quando a gente tem um



aeroshopping e tem receitas comerciais que não seriam auferidas pelo setor e passam a ser auferidas pelo setor, a gente devia dar graças a Deus de isso ser possível, em vez de olhar com restrição para esse aspecto.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Como é que evoluiu essa receita? Como é que foi feita a gestão desta área comercial da INFRAERO?

O SR. FERNANDO PERRONE - A gestão física?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A gestão física disso.

O SR. FERNANDO PERRONE - Bom, a gestão física é...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Porque nós temos a área comercial ligada aos aluguéis, aos *aeroshoppings*, mas há também a parte de publicidade, que faz parte desse contexto também de receitas extra-operacionais da companhia.

O SR. FERNANDO PERRONE - Certamente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Como é que era feita a gestão desse sistema?

O SR. FERNANDO PERRONE - O.k. Bem, tanto a receita proveniente das lojas, quanto a receita proveniente da publicidade... Eu não me referi à publicidade, mas vou me referir rapidamente. Veja bem, se no aeroporto passam as pessoas mais ricas, essas pessoas mais ricas são o objeto da publicidade de quem quer vender qualquer coisa, seja um bem, sejam serviços. Portanto, aquele é um espaço disputado, um espaço caro, em outras palavras. Se tem muita gente que quer colocar os seus anúncios ali, aquele espaço é um espaço que fica caro, pela lei da oferta e da demanda. *Idem* para as lojas. Se ali passam pessoas ricas e se ali eu posso botar minha loja, eu quero botar tanto quanto qualquer outro comerciante. Então, aquele espaço fica caro. Como é que a gente apropria — eu estou me referindo à minha gestão —, como é que nós nos apropriávamos dessa disposição de pagar caro por esses espaços? Fazendo licitação. Quem pagasse mais levava.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está certo. Eu queria lhe fazer uma outra pergunta. Segundo o relatório do TCU, do final de 2006... Esse relatório tece uma série de 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 — essa dívida hoje estaria em cerca de 1,8 bilhão de reais, o que contribui para o não-ingresso de 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? E qual a sua causa? E quais as atitudes que a INFRAERO adotou em relação a esta situação, na época da sua gestão à frente da empresa?

O SR. FERNANDO PERRONE - Bem, eu vou tentar começar pelas causas. O setor aéreo...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O Presidente que lhe antecedeu aqui disse que recebeu, inclusive, os “aerocheques”. (*Risos.*)

O SR. FERNANDO PERRONE - O setor aéreo passou, no mundo inteiro, e o Brasil não escapou disso, por um período de reestruturação muito grande. Isso começou com a desregulamentação do setor, com o aumento da competição, com o fim dos acordos internacionais, que davam espaços cativos para as companhias voarem. Essa competição levou a que as companhias aéreas, no mundo inteiro, como eu disse, entrassem em crise, e no Brasil não foi diferente disso. Nós pegamos um período muito difícil, recentemente, quando algumas das companhias antigas que voavam no Brasil entraram em processo de perda de substância e que acabaram, infelizmente, fechando. Nós tivemos VASP, que passou por uma agonia prolongada. Nós tivemos Transbrasil, que passou por uma agonia prolongada. Nós tivemos VARIG, que passou por uma agonia prolongada. Naquele momento, essas empresas enfrentavam grandes dificuldades. E enfrentavam grandes dificuldades, inclusive, para honrar os seus compromissos. A INFRAERO tinha uma preocupação permanente, no sentido de cobrar esses recursos. E nós sempre... Na minha gestão eu vi isso, na gestão que me antecedeu eu vi isso, porque eu conversei muito com Pettengill sobre esse assunto, para ver o que ele poderia me ensinar da experiência dele. A gente percebeu o seguinte: que tinham 2 formas de lidar com a cobrança. Uma era a gente ficar em cima da companhia aérea, tentando cobrar de qualquer jeito, fazendo qualquer acordo para ela pagar, levando a empresa a dificuldades de operar nesse ou naquele aeroporto, para constrangê-la a honrar com seu compromisso. Essa é uma atitude que dá um trabalho miserável, aparece pouco, mas é eficaz. A gente vai conseguindo receber. Existe uma outra atitude que, para efeitos de aparência, pode até significar que se está tomando alguma providência, mas que redundava em uma cobrança ineficaz, que é entrar na Justiça para receber.



Se entrar na Justiça para receber, a gente vai ficar num processo judicial que vai se arrastar por anos e não vai receber no fim desse tempo. Então, a minha administração privilegiou apertar o máximo para receber e buscar formas de acordo para esses pagamentos. Eu considero que a gente foi bastante bem-sucedido. Eu recebi uma informação recente da área financeira da INFRAERO que, logo no primeiro ano, a inadimplência da INFRAERO, que era de 29,6%, foi reduzida, no fim de um ano, para 2,6%.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, questão de ordem, por favor. Desculpa. Começou a Ordem do Dia, e eu não sei, como é a primeira vez que está acontecido isso, se V.Exa. vai manter a sessão. Se depender da gente, eu acho que, com certeza, mantém, mas como V.Exa. tem adotado até hoje o encerramento da sessão tão logo comece a Ordem do Dia, e como a Ordem do Dia começou, eu queria saber se V.Exa. vai manter daqui para frente esse procedimento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu estava esperando, nobre Deputado Vic Pires, que ninguém levantasse essa questão. (*Risos.*)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Se depender de mim, do Democratas e, com certeza, dos companheiros, vamos continuar. Mas aí eu espero que, da próxima vez, nós continuemos também, nos próximos depoimentos, porque sempre V.Exa. adota... E eu não quero que fique parecendo que, dependendo do depoimento, V.Exa... Com certeza não é isso. V.Exa. tem adotado esse sistema de sempre acabar o depoimento. No que depender aqui do Democratas e, com certeza, dos companheiros, nós continuamos. Só V.Exa. que vai decidir. Mas que sirva para o futuro.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Sr. Presidente, o critério, no caso — falo pela Liderança do PMDB —, tem que ser cumprido para todos os depoimentos. Eu tenho certeza de que o convidado... E podemos remarcar esta reunião... Mas se começou a Ordem do Dia, é necessário que o critério seja para todos os convocados aqui.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu poderia dar uma sugestão: enquanto não começar uma votação nominal, nós poderíamos continuar aqui. Tão



logo comece uma votação nominal, nós paramos e continuamos depois. Mas que fique esse critério para as próximas oitivas, para os próximos depoimentos. *(Pausa.)*

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Presidente, seria possível transferir para a parte da tarde, a 1 hora da tarde?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois é, por isso é que eu estou entrando em entendimento aqui com ele, porque nós somos obrigados a cumprir o Regimento. Não há alternativa. O Regimento é claro. Em qualquer hipótese, não dá brecha nenhuma para alternativa.

O Sílvio — eu não sei se V.Exas. notaram — já veio aqui me alertar para fato de que o Presidente da Câmara já tinha passado a determinação a todas as Comissões para encerrarem os trabalhos. Eu estava aqui no aguardo de que ninguém levantasse a questão para a gente, silenciosamente...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Faça de conta que não foi levantada. Assim como o Sílvio lhe falou, e V.Exa. não nos avisou, faça de conta que ninguém lhe avisou.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas uma vez alertado não tem jeito, sou obrigado a cumprir.

O Dr. Perrone está fazendo um depoimento brilhante, e sem nenhum favor. S.Sa. fez uma exposição que mostrou toda a sua competência à frente da empresa. Eu acho que estão sendo utilíssimas as suas informações aqui para esta Comissão. Gentilmente ele está se dispondo a retornar, contanto que seja hoje. Nós vamos à Ordem do Dia, ver se nos livramos da Ordem do Dia... Se for uma coisa que vai demorar e se vai continuar a Ordem do Dia até 2, 3 horas da tarde, aí nós vamos ter que liberá-lo, infelizmente.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Só 2 observações, Sr. Presidente. Eu insisto ainda, lembro até que apresentei uma questão de ordem e pedi até a V.Exa. que encaminhasse o recurso ao Presidente da Câmara para que se discuta essa questão dos depoimentos nas CPIs. Está havendo uma interpretação restritiva, mas toda interpretação restritiva tem que ser taxativa no Regimento, e não há essa decisão com relação à CPI.

Eu respeito o Dr. Sílvio, consulto-me muito com ele, mas têm certos momentos que nós temos que provocar, se for o caso, alterações no Regimento e



prevenir para futuras CPIs, se não for possível aplicar para esta. Porque acaba prejudicando o andamento, principalmente dos depoimentos.

E até em função disso — eu ia levantar esse questionamento até se houvesse a leitura da ata —, ontem eu fiquei em dúvida se foi votado o último requerimento quando ia se iniciar a Ordem do Dia, ou se já havia sido iniciada a Ordem do Dia. Até, se isso aconteceu, para que não haja dúvida, se declare a nulidade e se coloque novamente esse requerimento em votação. Se vamos adotar esse rigor. Porque nós estamos interrompendo bons depoimentos. Por vezes, nós temos depoimentos, 2 no mesmo dia, muitos Parlamentares se inscrevem e acabam não tendo a oportunidade de se manifestar. E nós estamos vendo também que, à medida que a CPI está avançando, o próprio Relator está com muito mais informação. Até falo isso em respeito a... Os questionamentos também melhoraram, porque existem mais dados para se aprofundar.

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

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Então, insisto para que V.Exa. encaminhe um recurso ao Presidente da Câmara.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Gustavo Fruet, quando ocorreu o primeiro fato aqui sobre essa questão da Ordem do Dia, no outro dia, eu tive a idéia de procurar o Mozart. Porque o Mozart é inquestionável aqui: o que ele fala é lei.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É o nosso oráculo. E o Mozart foi taxativo: *“Deputado, V.Exa. não pode, em hipótese nenhuma, manter uma sessão funcionando com a Ordem do Dia”*.

Aí eu levantei a questão da CPMI dos Correios, que a Câmara entrava na Ordem do Dia, e a CPMI continuava. Então, foi-me esclarecido que lá eles não obedeciam a Ordem do Dia da Câmara, mas obedeciam a do Senado. Quer dizer, quando a Ordem do Dia do Senado era iniciada, imediatamente eles interrompiam. Então, na verdade, eu, por minha vontade, mas infelizmente nós somos escravos do...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Permita-me, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Miguel Martini.



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu acho que o Regimento é a arma de defesa do Parlamento e do Parlamentar, mas também o Regimento admite uma série de interpretações e a todo momento questões de ordem são levantadas para interpretações. O que prejudica ou o que pode prejudicar verdadeiramente a Casa é na hora do processo de votação, que se exige *quorum* para a votação.

Então, eu faço esta ponderação também: talvez levar essa questão à Mesa, ao Presidente, fazer essa questão de ordem ao Presidente, para que nos liberasse a fim de que apenas nos momentos de votação fosse interrompida esta sessão. Do contrário, nós já temos tanto prejuízo pelo excesso de Parlamentares que compõem esta Comissão, pelo tempo tão limitado que nós temos para inquirir e ainda agregada essa questão, é um problema muito sério.

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - A menos que nós façamos CPI somente segunda e sexta-feira, porque aí...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É claro que todos nós gostaríamos que houvesse uma interpretação, uma elasticidade do Regimento. Mas o artigo do Regimento começa assim: "*Em nenhum caso, em nenhuma hipótese*"...

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Deputado Gabeira ainda quer...

Deputado Ivan Valente.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Não é sobre isso, não. Eu prefiro depois falar pessoalmente.

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

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, eu queria fazer uma ponderação a V.Exa.

Veja, a interpretação do Regimento pode ser essa, mas os fatos são outros. Eu não estou falando em relação à CPI. Eu estou falando em relação às Comissões Permanentes desta Casa...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Ou do Conselho de Ética ou das Comissões Permanentes.



Rigorosamente, o Presidente, já no meio da sessão, várias vezes — o Presidente em exercício ou o Presidente da Casa efetivamente — fala assim: *“Neste momento, determino o encerramento de todas as atividades da Comissão”*. Não foi no momento em que ele sentou à mesa e começou a Ordem do Dia para o debate; foi no momento efetivo que ele julga fundamental os Parlamentares estarem na Casa.

Então, essa questão... Nós temos um convidado que acabou de começar a expor, o Relator nem terminou a sua inquirição, vários Deputados chegaram aqui às 8h, 8h30, se inscreveram... Quer dizer, então nossa CPI não vai andar. Nós estamos com um emperramento burocrático porque lá no plenário o que vai ceder agora... A remanescente da Ordem do Dia é continuar o debate sobre a reforma política e um ponto da pauta. Não vamos votar a reforma política, vamos ter só debates em plenário neste momento.

Então, eu acho que devíamos ter um grau de racionalidade. Eu acho que isso não fere o Regimento porque, rigorosamente, isso acontece toda quarta-feira aqui. Quando se convoca sessão extraordinária, só se dá o encerramento de todas as Comissões no momento em que o Presidente anuncia lá que ele quer que todos os Deputados estejam no plenário para votação. Por isso eu acho que devíamos ter racionalidade nessa questão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Ivan Valente, observe bem aqui a minha posição de Presidente. Eu já fui...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - E tem o meu respaldo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Obrigado. Eu já fui comunicado pelo Presidente para eu encerrar a sessão. Eu virei para o Sílvio aqui: *“Vamos com calma aqui, deixar seguir mais um pouco”*. (Risos.) Então, infelizmente nós somos obrigados a cumprir o Regimento. Não tem jeito.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, neste caso nós vamos precisar mudar o dia porque... Com o sacrifício que vão ter todos os Parlamentares, mas nós vamos precisar achar um caminho, porque, do contrário, nós vamos prejudicar profundamente o resultado dos trabalhos.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Sr. Presidente, eu quero dar uma sugestão. Como V.Exa. muito bem disse, o Regimento tem que ser cumprido



nos bons e nos maus momentos, para que possamos manter realmente a justiça dentro do Parlamento. Então, realmente eu peço o encerramento desta reunião.

Eu tenho total interesse no debate da reforma política. Ontem, nós tivemos um debate intenso. O debate vai continuar hoje e eu tenho certeza de que na semana que vem nós teremos um grande avanço. Mas a sugestão que eu gostaria de deixar é que nós possamos começar a reunião, então, um pouco mais cedo. Hoje, infelizmente, foi um problema atípico que nós tivemos, começamos efetivamente a nossa reunião, não vou dizer nem a oitava... A nossa reunião começou às 10h. Então, já começamos com uma hora de atraso. Então, quem sabe convocar a reunião para as 8h. É a primeira vez que esta reunião está sendo interrompida na parte da manhã às quartas-feiras. É bom dizer aqui. Sempre tivemos aqui os debates nas quartas...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Quinta-feira.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Nas quintas-feiras.

O debate na quinta-feira, na parte da manhã, sem sermos interrompidos. Hoje, por questão de Regimento, eu acho prudente nós encerrarmos a reunião. O convocado está demonstrando total colaboração com a Comissão, e eu vejo que é uma oportunidade também para o Dr. Fernando Perrone esclarecer fatos, para contribuir com esta Comissão e até contribuir para a administração que ele..., porque ele esteve lá durante 3 anos.

Então, eu peço, Sr. Presidente, que a reunião seja encerrada neste momento.

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

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu acabei de falar pelo telefone com o nosso oráculo, o Dr. Mozart, e ele confirma realmente. Não foi para confirmar o que o V.Exa. falou, mas ele disse que o único prejuízo...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, jamais eu iria... Por favor, eu apenas queria saber do prejuízo que poderia ter com essa continuidade. Jamais duvidaria da sua palavra, e V.Exa. sabe disso.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - *(Risos.)* Gentilmente, ele duvidou de...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - De uma forma elegante, eu duvidei, liguei para ele e ele confirmou tudo o que V.Exa. falou. Mas apenas ele deu uma informação. Ele disse que apenas há prejudicialidade no depoimento dele se alguém questionar isso, dependendo do que ele falar, na Justiça.

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Se alguém questionar na Justiça.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Aí é outra questão.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Como o que ele está falando tudo leva a crer que são informações que ele está prestando e não está incriminando ninguém, a não ser ele próprio, só poderia ser questionado por ele. Então, ele é que vai decidir, na minha opinião, se...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Esse é um outro aspecto, Deputado Vic Pires.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, mas é o aspecto principal. É só por isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, não é. É porque o Regimento não deixa margem a interpretação. Não tem como. Em nenhum caso não tem como se interpretar de outra maneira. Então, o Regimento é rigoroso. É obrigado a encerrar a sessão. A questão não é se isso vai ter validade, se não vai, se vai poder ser questionado na Justiça, infelizmente. Então, ou nós fazemos...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, o que eu estou combinando aqui com o Dr. Perrone? Ele ficará à disposição da Comissão, e nós vamos ver até que hora essa Ordem do Dia vai. A Ordem do Dia se encerrando, nós retornaremos a nossa sessão normal. Hoje à tarde, como não vai haver audiência, vai ser uma reunião interna, nós continuaríamos com o depoimento dele e depois faríamos a nossa reunião.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pela ordem, Sr. Presidente. Minha sugestão, então, é que assim que o convidado, ou a testemunha, se ausentasse, que nós continuássemos aqui, já que nós estamos nesse tema, para tentarmos



achar uma alternativa que nos permita, quem sabe na sexta, na segunda ou num horário que nós acharmos conveniente, termos mais tempo para fazer esse trabalho.

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

Hoje à tarde, nós vamos fazer essa reunião interna para discutir todos esses aspectos.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas nós teremos a oitiva dele, que vai-se transferir para a tarde. Aí, à tarde nós não vamos fazer de novo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu poderia, Sr. Presidente, dar uma sugestão? Para nós fazermos a nossa reunião interna agora, que não tem problema nenhum...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Essa é a minha sugestão.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nós faríamos a nossa reunião interna agora, porque não há problema nenhum regimental...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Há, sim.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não, não tem, não. Regimental não tem, não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - V.Exa. não quer é se reunir mesmo hoje, não?

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não... Foi só o pensamento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É o espírito jornalístico.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É informal, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É uma reunião informal, até porque nós...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas nós temos número para fazer isso agora, aqui?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nós temos clima? Temos um clima tranquilo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não. Temos número?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, número?

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Sr. Presidente, mas é uma questão aqui... Acho que é preferível encerrar. E também se nós formos olhar a



questão de Oposição e Situação aqui, a administração do Dr. Perrone foi na administração anterior à do Presidente Lula. Então, não há nada a ser discutido aqui, a ser encoberto. Então, eu peço que encerre a reunião, encerre os debates e vamos retornar quando for necessário.

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

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Eu peço que o Regimento seja...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, fica suspensa ...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E nós continuamos, então, com a nossa reunião interna, que é informal e não tem problema nenhum. O senhor pode consultar o seu oráculo, Mozart, e ele vai lhe dizer que não tem problema nenhum. Até porque senão não vamos fazer nada agora. Nós não temos absolutamente nada para fazer. Nós vamos sair daqui e vamos...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires, só se...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ... lá para o plenário.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Os Parlamentares estão avisados para a reunião interna à tarde. Se nós formos fazer agora, vamos perder um número significativo de pessoas que querem falar, que querem opinar. É evidente. Pois então fica suspensa a sessão até o final da Ordem do Dia. (*Pausa.*)

(*A reunião é suspensa.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro reabertos os trabalhos e vamos continuar a inquirição do nobre Relator Marco Maia, a quem eu passo a palavra para fazer as suas inquirições.

Com a palavra o nobre Deputado Marco Maia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, dando continuidade aos questionamentos, V.Sa. havia respondido ao sétimo questionamento, e eu vou continuar aqui as perguntas, conforme o programado.

A Lei Federal nº 9.825 — V.Sa. se recorda desta lei? —, de 1999, determinou expressamente, em seu art. 2º, que parte dos recursos arrecadados pela INFRAERO deveriam ser utilizados para a formação dos chamados superávits, ou seja, destinados para o pagamento dos juros da dívida pública.



Esta determinação foi cumprida pela gestão de V.Exa.? Ou seja, o contingenciamento determinado pelo Governo à época foi obedecido? E quais foram os montantes anuais contingenciados em sua gestão?

O SR. FERNANDO PERRONE - Bem, pelo que eu entendi, o Deputado está se referindo ao contingenciamento das tarifas, de parte de tarifas. É isso, se eu entendi direito?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Dos recursos da INFRAERO como um todo.

O SR. FERNANDO PERRONE - Os recursos da INFRAERO jamais foram contingenciados na minha época. O que havia contingenciamento era contingenciamento no orçamento...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Da União.

O SR. FERNANDO PERRONE - ...da União.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isto.

O SR. FERNANDO PERRONE - Isto não afetava a INFRAERO. A INFRAERO dispunha de recursos próprios e dispunha de uma parte da receita das tarifas aeroportuárias que ficavam com ela. Houve contingenciamento, que eu saiba, é...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sim, mas parte desse recurso...

O SR. FERNANDO PERRONE - ...no Comando da Aeronáutica.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...ia para o Tesouro e era utilizado para o pagamento da dívida, ou para a composição dos chamados superávits.

O SR. FERNANDO PERRONE - Não da parte que pertencia à INFRAERO. Eu não tenho conhecimento desse fato.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Porque... inclusive o Presidente que lhe antecedeu aqui fez afirmações de que ele sofreu com os contingenciamentos e que ele só praticou os contingenciamentos porque foi obrigado a praticar essa política de contingenciamento da INFRAERO.

Então, V.Sa. afirma que, no caso específico da INFRAERO, durante a sua gestão, não houve essa situação do contingenciamento.

O SR. FERNANDO PERRONE - Vou reformular a minha resposta para não ficar dúvida do que eu estou falando. Eu não estou seguro de que tenha havido ou não esse contingenciamento. Os aspectos de como isso poderia afetar ou não a



INFRAERO eu não estou seguro. Isso eu teria que apurar para poder responder. O que eu posso garantir é que não houve efeito que causasse falta de recursos para a INFRAERO investir nos anos de 2000, 2001, 2002. Mas, ao contrário, tivemos sobra de recursos. Nós tivemos resultados além do que nós precisávamos para investir.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Eu vou lhe completar esta pergunta com um outro questionamento: durante a sua permanência na INFRAERO, V.Sa., por diversas vezes, fez considerações a respeito da contenção de tarifas aeroportuárias e dos efeitos negativos que essa política poderia ter no plano de investimento da empresa. Então, na sua opinião, ainda vivemos sob esse cenário? Que tipo de resistência havia naquela oportunidade em relação a uma política de realinhamento das tarifas? V.Sa. identificou aí um *lobby* forte das empresas aéreas pela contenção dos valores das tarifas aeroportuárias?

O SR. FERNANDO PERRONE - Bem, hoje eu não sei como é a questão. Há 5 anos eu não tenho contato com o setor. Na minha época, nós não fizemos nenhum reajustamento tarifário. E além de não ter feito reajustamento tarifário, como eu já havia mencionado antes, nós fizemos redução nominal de tarifas em 3 aeroportos brasileiros. Nós fizemos a redução de 10% no Aeroporto de Guarulhos, 10% no Aeroporto do Galeão, e 10% no Aeroporto Tancredo Neves, em Belo Horizonte. E fizemos essas reduções porque a empresa tinha uma saúde financeira suficiente que permitiu a ela prescindir o reajustamento tarifário pelos índices de inflação e, mesmo assim, ainda fazer uma redução tarifária. Isso não afetou o volume de investimentos da empresa, que, como eu falei aqui na parte da manhã, cresceu em percentuais significativos em 2000 em relação a 99; em 2001, em relação a 2000; e 2002, em relação a 2001. Permitiu que nós fizéssemos o maior investimento histórico em equipamentos na empresa. E permitiu que, com isso tudo, nós ainda tivéssemos os melhores resultados financeiros da história da empresa. Então, não houve falta de recursos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Continuando. Tratando um pouco ainda sobre esse tema das tarifas e dos preços praticados nos aeroportos, V.Sa. concorda com a afirmação de que a combinação de preços aéreos livres com tarifas aeroportuárias rígidas acabou por induzir o atual congestionamento do sistema? Faz



sentido adotar as mesmas tarifas para unidades em horários tão distintos entre si, no que diz respeito inclusive à demanda?

O SR. FERNANDO PERRONE - O senhor tocou num ponto que, a meu ver, é um ponto bastante importante e eu acho que está ligado com vários outros aspectos da discussão que vem sendo desenvolvida por esta Comissão. Em primeiro lugar, eu queria lembrar que o transporte aéreo é um serviço público. O serviço público tem uma definição legal do que seja serviço adequado. Ou seja, a lei geral que definiu a concessão de serviços públicos definiu que o serviço público precisa ter um serviço adequado. E definiu o que é serviço adequado com os seguintes itens: regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, modicidade de tarifa, universalidade, ou seja, generalidade do serviço, e cortesia. Muito bem. Um regulador, fosse na época dos militares, o DAC, seja agora na ANAC, ele, como regulador do setor, ele tem que ter como meta, como parâmetro a ser atingido, esses quesitos do que seja o serviço adequado. Muito bem. Nós temos, no Brasil, um exemplo que, a meu ver, serve muito para exemplificar como poderia ser a regulação do transporte aéreo, que, a meu ver, tem um lapso regulatório: os serviços de telefonia. Como é que foi feita a concessão dos serviços de telefonia no Brasil? Em primeiro lugar, foi identificado onde é que estava o mercado, ou seja, onde é que havia renda e consumo necessários para estabelecer um mercado competitivo ali e foram identificados os setores onde não havia mercado, que, portanto, se deixassem às livres forças do mercado, aquele mercado não seria abastecido. A regulação no Brasil permitiu a competição nos mercados onde a competição era possível e regulou com obrigatoriedade o atendimento onde o mercado não era possível de atender o interesse econômico-privado ou da concessionária. Muito bem. No setor aéreo, a meu ver, se aplica muito um tipo de regulação como a que foi feita para os serviços de telecomunicações, para os serviços de telefonia de um modo geral. Quer dizer, estabelecer competição nos mercados onde a competição é possível e regular o transporte aéreo, onde o mercado não é possível de atrair, por si, o interesse das concessionárias. Se nós deixarmos sem qualquer interferência regulatória que as empresas atendam ao mercado a partir dos seus interesses exclusivos empresariais nós vamos ter o que a gente verifica há anos no Brasil: desabastecimento de transporte aéreo — nós temos várias localidades no Brasil que deixaram de ser



atendidas — e uma concentração da competição em cima do mercado. Isso faz com que, de fato, em alguns eixos, como Rio, São Paulo, Brasília e Minas, você tem uma concentração de operações aeronáuticas e você tem um resto do País, no Rio Grande do Sul, por exemplo, vários aeroportos lá que hoje não pousa avião, porque simplesmente foi havendo um desabastecimento. As empresas foram, por dificuldades econômicas das que fecharam e por interesse econômico de outras que estão competindo, não atendendo os mercados que não fossem muito rentáveis. Se não houver uma interferência regulatória nesse sentido, nós vamos ter a lógica empresarial, pura e simplesmente norteando a decisão das empresas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Que avaliação V.Sa. faz a respeito da regulação exercida pela ANAC sobre o setor aeroportuário?

O SR. FERNANDO PERRONE - Como eu disse, há 5 anos eu estou fora do setor. Hoje, meu contato com o setor é como vítima, vítima dos problemas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Então, o senhor não tem uma avaliação sobre a atuação da ANAC?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não, não. Eu não conheço, a não ser pelo que eu leio no jornal. A mim fica, pelo que eu leio nos jornais, a impressão de que é necessária uma reformulação regulatória para adequar o serviço de transporte aéreo no Brasil a nossa realidade. Parece-me que, do jeito que está, não está bom.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor lidou com questões como a possibilidade de privatização ou abertura do capital da empresa, da INFRAERO durante a sua gestão?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não. Nem com um, nem com outro. Nem privatização, nem abertura de capital. Inclusive, do ponto de vista conceitual eu sou contrário à abertura de capital de uma empresa como a INFRAERO.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por quê?

O SR. FERNANDO PERRONE - Porque a INFRAERO é uma empresa que opera em cima de bens da União. Ela não é uma concessionária de serviços públicos. A INFRAERO foi criada por uma lei que deu a ela a responsabilidade por operar e investir em bens da União. Portanto, é uma empresa tipicamente que, a meu ver, tem que ser de capitais públicos. E se um dia se pensar em privatizar a INFRAERO teria que se estabelecer uma forma de concessão a ela dos aeroportos



para depois, então, sim, se fazer a privatização. Então, eu não acho uma boa solução a abertura de capital. E a questão de privatização nunca foi tratada porque a minha missão era fazer a transição de uma empresa que estava sob o comando da Aeronáutica para o meio civil. Foi o que eu procurei fazer.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual o grau de interferência política que havia quando esteve à frente da empresa, com respeito às decisões de investimentos?

O Brigadeiro Pettengill nos disse, na terça-feira passada, que era insistentemente pressionado por Governadores, Prefeitos, políticos na sua gestão.

Como é que foi no seu caso?

O SR. FERNANDO PERRONE - Eu não tinha o que eu pudesse considerar pressão política alguma. Nunca me senti pressionado politicamente a fazer qualquer coisa na INFRAERO. O que eu tinha, sim, era contato com Governadores, contato com Prefeitos, contato com alguns Deputados que iam ao meu gabinete, iam à empresa, reivindicar investimentos da INFRAERO nos seus aeroportos. Isso, no meu modo de ver, não é pressão política. Isso é um interesse legítimo do Governador, do Prefeito, do Deputado de defenderem os interesses da sua região. Nunca percebi isso como pressão política.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Como V.Sa. avalia a qualidade dos serviços de navegação aérea de competência da INFRAERO no contexto do sistema aeronáutico brasileiro?

O SR. FERNANDO PERRONE - Eu considero até quando eu...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor tem medo de andar de avião hoje?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não, não. Ainda não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ainda não?

O SR. FERNANDO PERRONE - Ainda não. Ainda não vejo... Esse "ainda não" não quer dizer que eu vá ficar mais adiante. Eu digo "ainda não" porque eu ainda não vejo evidências que pudessem me criar esse medo. Mas, como eu disse, durante o período em que eu dirigi a INFRAERO me parecia perfeitamente adequado o serviço que a empresa prestava, seja no que diz respeito à qualificação



dos seus recursos humanos, seja no que diz respeito à qualidade e tecnologia dos seus equipamentos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Os controladores de vôo do quadro da INFRAERO, em algum momento, encaminharam queixas relativas à qualidade do sistema de controle do tráfego aéreo durante a gestão de V.Sa.?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Em nenhuma oportunidade...

O SR. FERNANDO PERRONE - Nenhuma oportunidade.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... encaminharam nenhuma queixa, nenhum questionamento, nenhuma crítica ao sistema?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não.

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

O SR. FERNANDO PERRONE - Não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual era a política de recursos humanos da INFRAERO na sua gestão e qual o investimento da empresa à época na formação de pessoal responsável pela navegação aérea?

O SR. FERNANDO PERRONE - Bom, a nossa política era de treinar o pessoal necessário, de acordo com o planejamento que a empresa fazia. Se fosse para substituição de pessoas que saíssem por aposentadoria, seja na prevenção da expansão dos investimentos que nós faríamos. Isso funcionava perfeitamente, nós tínhamos um planejamento de longo prazo e esse planejamento de longo prazo permitia o treinamento adequado do nosso pessoal que, no caso de serviços de auxílio à navegação aérea, é uma formação que pode ser longa. No caso dos operadores, por exemplo, chega a 18, 24 meses.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. encaminhou algum pedido de contratação de pessoal ao Governo Federal naquele período?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ou realizou concurso público para admissão de controladores de vôo?



O SR. FERNANDO PERRONE - Não. Eu encontrei... A empresa tinha concursos já realizados, com cadastros em aberto. Então, quando necessário, a gente recorria aos cadastros de concursados.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E o senhor acha que esta... Eu estou lhe fazendo esse questionamento, Dr. Perrone, porque uma das questões a que nós assistimos, durante a crise, foi a falta de controladores de vôo, tanto civis quanto militares, o que levou, inclusive, o Governo a editar medidas provisórias, autorizando a contratação de novos controladores de vôo.

O Brigadeiro Pettengill, que aqui esteve, que foi o seu...

O SR. FERNANDO PERRONE - Antecessor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... antecessor, nos disse que também não fez nenhum pedido para a contratação de controladores ou para concurso público nesta área. V.Sa. também não o fez. Essa atitude foi correta?

O SR. FERNANDO PERRONE - A meu ver, sim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mesmo com os efeitos que nós tivemos agora nessa área?

O SR. FERNANDO PERRONE - Os efeitos que tivemos agora...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nós não deveríamos ter tido uma política de prevenção, de contratação naquela oportunidade de controladores, para evitar que se chegasse a esta situação?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não. Nós estamos falando de 2 questões distintas. A INFRAERO tem e continua tendo o pessoal adequado para prestar os serviços que presta. Eu tenho a impressão de que o Deputado estaria se referindo à questão da Aeronáutica que precisou contratar para a questão de navegação em rota. O caso da INFRAERO, até onde eu esteja informado, até hoje, que eu saiba, ela não tem problema.

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

O SR. FERNANDO PERRONE - Não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - De que forma?



O SR. FERNANDO PERRONE - Não tratei. Essa não era uma questão em debate, na ocasião.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E qual a sua opinião sobre o tema?

O SR. FERNANDO PERRONE - Eu não tenho opinião sobre isso. Eu me considero, com 5 anos de distanciamento da questão, desqualificado para falar sobre isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Sobre a gestão dos recursos humanos, uma outra questão que tem sido bastante criticada é a de que há diversos regimes de contratação na INFRAERO. Convivem em um mesmo ambiente militares graduados, civis, sob o regime da Lei nº 8.112, e servidores públicos. Há também o pessoal contratado, aposentados, etc. Cada um com regimes diferentes, salários diferentes. Não podemos esquecer que a nossa Constituição e a CLT proíbe o tratamento diferenciado em trabalho ou funções da mesma natureza, bem como discriminações de qualquer ordem. Pergunto a V.Sa.: primeiro, durante a sua gestão, esta situação já existia?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Segundo, houve alguma ação administrativa, à época, no sentido de uniformizar todos esses regimes de contratação?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não, não havia regime de contratação distinto. Nós tínhamos um plano de cargos e salários que era aplicado a todos os funcionários da empresa, indistintamente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Inclusive os militares?

O SR. FERNANDO PERRONE - Eles não eram militares, eram civis.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sobre a... Eu vou fazer...

O SR. FERNANDO PERRONE - Eles eram ex-militares, mas trabalhando como pessoas civis.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - CLT, não é?

O SR. FERNANDO PERRONE - CLT.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A aviação comercial registrou nos últimos 5 anos um crescimento acima das expectativas previstas para o setor. Segundo



dados da ANAC, a demanda de passageiros aumentou, desde 2002, em pouco mais de 50%, e há perspectiva de um crescimento de mais 17% para este ano.

Pergunto a V.Sa. se julga a situação da infra-estrutura aeroportuária, hoje, com capacidade de atender a esse crescimento que se deu acima de todas as expectativas.

O SR. FERNANDO PERRONE - O crescimento acima das expectativas indica, provavelmente, uma correção necessária no planejamento de investimentos da INFRAERO. Mais uma vez eu ressalto: não conheço em detalhes o problema hoje, mas sei, efetivamente, que houve um crescimento além das expectativas do que era o planejamento de anos atrás. O que me faz crer, por uma questão lógica, que o planejamento da INFRAERO precisa ser adequado a essa nova realidade. Planejar é isso: é a gente prever o que deve acontecer no futuro, projetando tendências. Projetam-se as tendências históricas de crescimento e passa-se a observar se aquelas tendências projetadas vêm sendo confirmadas. Na medida em que se verifica que elas eventualmente não são confirmadas, para maior ou para menor, corrige-se o planejamento. E aí vale um comentário adicional: um planejamento simplesmente no sentido de projetar tendência é mais ou menos, *grosso modo*, querer dirigir um automóvel olhando pelo retrovisor. Quer dizer, qualquer mudança na pista, no que vem pela frente em relação ao que estava para trás, causa um acidente. Então, a gente precisa ter, em primeiro lugar, cenários futuros do que se espera que vai acontecer ali na frente, fazer estudos e tendências, e estar permanentemente checando as premissas do planejamento que foi feito para adequar à realidade que...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E V.Sa. acredita que a sua gestão auxiliou na preparação do sistema de tráfego aéreo do Brasil para esse novo patamar de crescimento?

O SR. FERNANDO PERRONE - Há 5 anos, quando deixei a empresa, o planejamento da INFRAERO estava adequado ao crescimento que vinha sendo observado. E, principalmente, houve até uma folga, nesse sentido do crescimento, por conta da infelicidade que foi o 11 de setembro de 2001. Aquela tragédia levou a uma queda dos vôos internacionais e levou a uma queda do movimento aéreo no mundo, de modo geral. Então, isso não só criou um transtorno para muitos, mas



criou uma folga no planejamento, justamente porque não se contava ter aquela (*ininteligível.*)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Vou lhe fazer uma pergunta, porque a nossa intenção aqui é identificar as causas que levaram a esta falada crise do setor aéreo brasileiro.

Eu já fui administrador público e sei que a gente acerta muito, mas também erra nos prognósticos, nas previsões.

Em que sua gestão pode ter contribuído para as condições da infra-estrutura aeroportuária brasileira? Aliás, contribuído para esta crise que nós estamos vivendo hoje. O que poderia ter sido feito, naquela oportunidade, que não foi feito, na sua avaliação, e que pode estar contribuindo para esta crise? Um fato que o senhor pudesse nos citar.

O SR. FERNANDO PERRONE - Pois não. Eu não sei se é por falsa... falta de modéstia ou por ignorância, mas eu não consigo identificar nenhum.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nenhum?

O SR. FERNANDO PERRONE - Nenhum.

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

O SR. FERNANDO PERRONE - Quando eu assumi a INFRAERO, nós encontramos um plano decenal. Esse plano fazia o planejamento de 1995 a 2005. Além disso, nós tínhamos — o que já mencionei aqui também no período da manhã — o PGOSE, que era o Plano Geral de Obras da Empresa. Acrescentei a isso, na minha gestão, o programa de planejamento para cada obra que ia iniciar, colocando, enfaticamente, a engenharia como uma atividade-meio que prestava serviços para as áreas fins da empresa. Então, com esses planejamentos de longo prazo e com o planejamento de cada obra, nós podíamos acertar bastante o rumo dos investimentos da empresa. Parece-me que eles foram, durante todo esse período, investimentos adequados à INFRAERO, é bom frisar aqui. Ela despense um tempo muito grande, dada a complexidade das obras, entre o início do planejamento de uma obra e a finalização dessa obra. Esses tempos oscilam aí entre 6 e 8 anos, se não me falha a memória. E, portanto, se a gente olhar a INFRAERO, a gente tem de



ver a INFRAERO sempre como as administrações que se substituem serem administrações que vêm concluindo o que vinha de trás, dando continuidade ao que vinha de trás, e planejando o início de novas obras, iniciando novas obras. Então, é um fio permanente. A INFRAERO é uma empresa que, no curso da sua história, veio sempre fazendo investimentos em aeroportos e sempre aumentando a capacidade desses aeroportos, seja nos aspectos operacionais para aeronaves, seja nos aspectos operacionais para os passageiros. Então, essa é uma história contínua, de mais de 30 anos de vida da empresa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O Tribunal de Contas da União, através de uma auditoria de natureza operacional, realizada no ano de 1996 — e utilizo 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 vôo, que já naquele ano era apontado como um sistema que estava sendo utilizado acima de sua capacidade de operação.

Nós estamos falando aqui de 1996. Portanto, a 11 anos atrás. Essas afirmações, portanto, apontam a existência de problemas antigos.

V.Sa. conviveu com os problemas detectados pela mencionada auditoria do TCU?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não. Provavelmente, se houve alguma coisa que precisava ter sido feita, ela teria sido feita, porque em 2000, 2001 e 2002 nós não tivemos problemas desse tipo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Como se organiza o processo de controle interno da INFRAERO sob a sua gestão? Como se organizou, ou se organizavam esses processos de controle interno da INFRAERO sob a sua gestão?

O SR. FERNANDO PERRONE - Nós tínhamos uma área de auditoria interna, que respondia... e era nomeada diretamente pelo Conselho de Administração da empresa. E essa área fazia toda a auditoria de processos, de procedimentos. Era a nossa intenção...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quantos funcionários tinha, nesta oportunidade?

O SR. FERNANDO PERRONE - Quantos o quê?



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quantos funcionários, quantos auditores ou quantos técnicos existiam, nesta oportunidade, nesta auditoria?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não sei. Não me recordo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Era uma área importante da empresa?

O SR. FERNANDO PERRONE - Uma área importante. Era uma área que...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Realizava auditorias periódicas?

O SR. FERNANDO PERRONE - Com certeza.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Tinha um planejamento de auditorias?

O SR. FERNANDO PERRONE - Tinha. Aprovado pelo Conselho de Administração da empresa. A cada ano nós aprovávamos o plano de auditoria interna e executávamos o plano de auditoria interna.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O Major-Brigadeiro Pettengill disse que tinham 12 fiscais naquela oportunidade, que não eram auditores. Seria mais ou menos isso?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não me recordo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Manteve-se isso durante a sua gestão?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não me recordo disso. Teria de ser verificado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu vou lhe fazer agora, aqui, um questionamento que fiz ontem... na terça-feira, ao Major-Brigadeiro Eduardo Pettengill. Porque é uma oportunidade que V.Sa. tem de falar, de se posicionar sobre este tema, sobre este assunto. E o faço porque esta é a única decisão já tomada, não em caráter definitivo, mas já com votação do Pleno do Tribunal de Contas da União.

A INFRAERO foi alvo de investigações 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. Há 2 meses, aproximadamente, o tribunal concluiu o processo e constatou o superfaturamento de 7 milhões de reais e quer que a INFRAERO desconte esse valor da caução depositada em juízo. O número do acórdão é 152/2007 — Plenário.



V.Sa., segundo esse acórdão, foi condenado a pagar uma multa de 12 mil reais, em face da sua responsabilidade em relação às irregularidades constatadas, que estão no Processo nº 015467/2005-9.

V.Sa. poderia nos esclarecer sobre este processo?

O SR. FERNANDO PERRONE - Com prazer. Em primeiro lugar, eu quero dizer que a decisão do Tribunal não tem eficácia ainda porque foram apresentados recursos tempestivos que estão pendentes de exame. Com relação à discussão em si, esse processo do Aeroporto de Salvador, eu considero, com a experiência que tenho de relacionamento com o TCU, um processo atípico. Ele se arrasta no tribunal há 7 anos; ele passou por 5 Relatores diferentes; e ele tem uma discussão, que foi muito acirrada desde o início, entre a questão dos preços que eram considerados pelos parâmetros do TCU e os preços que eram considerados pelos técnicos da INFRAERO como adequados. Então, é uma discussão que gerou pareceres de ambos os lados, discussões profundas, com a contratação de consultores para testar preços apresentados pela INFRAERO, apresentados pelo TCU. E, de um início de questionamento do TCU, de valores muito elevados, chegou-se finalmente a um não-comprovado por parte da INFRAERO — não quer dizer que houve sobrepreço, mas não houve comprovação de que aqueles preços estavam adequados — de cerca de 6 a 7 milhões de reais, o que é um percentual muito pequeno em relação ao valor da obra, algo em torno de 3%. Muito bem. Qual é a responsabilidade dos diretores que foram, no primeiro momento, multados? Eu vou ler aqui o próprio acórdão, que vai deixar isso bastante claro, nas palavras do Ministro-Relator. Ele diz o seguinte: *“Considero que a conformação do dano apontado afasta a possibilidade de que sejam tais agentes chamados a ressarcir-lo. Veja-se que resulta ele, fundamentalmente, de preços de serviços acima de valores obtidos a partir de sistemas de referência consagrados no âmbito desta Corte (TCU). Ocorre que não consta dos autos notícia de que tenham os técnicos da INFRAERO atuado no sentido de impedir que essa distorção se consumasse. Considero que era de se esperar que esses profissionais, ou seja, os técnicos da INFRAERO, contribuísem para evitar que tais preços se incorporassem ao contrato em tela. Não seria razoável admitir que esses gestores máximos, os diretores, verificassem a consistência de cada item integrante das diversas composições desses serviços”*.



Mais adiante: *“A configuração do dano apurado atenua a responsabilidade dos dirigentes, que se situam no topo daquela instituição. Dessa forma, impõe-se a conclusão de que não foi demonstrado liame lógico entre os atos dos ex-gestores e o referido dano, a ponto de permitir sejam eles condenados a repará-lo”*. Portanto, o próprio TCU identifica que não há nexos de causalidade entre os atos que os diretores e o Presidente da empresa assinaram e a questão em discussão. Muito bem. Agora, eu vou chamar a atenção para uma...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Atendendo, inclusive, a um pedido do Deputado Gustavo Fruet, aqui, talvez V.Sa. pudesse explicar o que é esta diferença de 7 milhões de reais, porque, mesmo pequena...

O SR. FERNANDO PERRONE - Eu chego lá. Eu não queria perder o fio da meada da minha explicação, porque esse é um assunto complexo e que eu tenho grande interesse em deixar o mais claro possível. Então, como eu dizia, o que ficou restando aqui? Uma discussão com relação a esses valores não comprovados pela INFRAERO, que o TCU considera que os técnicos da INFRAERO deveriam ter atuado para evitar que eles acontecessem. Existe uma imperfeição processual aqui, pelo seguinte fato: os técnicos da INFRAERO receberam essa acusação, mas não foram ouvidos. Como o processo se arrastava há muito tempo...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quem são os técnicos? V.Sa. poderia dizer o nome deles?

O SR. FERNANDO PERRONE - São os técnicos; todos os níveis técnicos da INFRAERO. Já vou me referir a isso mais adiante. O próprio Ministro, ao julgar a questão, diz que deveriam ter sido ouvidos os técnicos, mas que, a essa altura, ele achava que não devia mais ouvir. Portanto, no que diz respeito a esse aspecto, de que os técnicos deveriam ter feito isso ou aquilo, não houve o contraditório. Esse é um dos itens do recurso que está sendo feito. Então, ele diz que devia ter feito, mas os técnicos não puderam dizer por que fizeram o que eles achavam que estava certo. Então, é discussão de cunho eminentemente técnico, onde os diretores da empresa não estão envolvidos nessa questão. Bom, agora vem a minha participação pessoal nesse assunto, que eu gostaria de deixar também bastante clara. Eu, como V.Exas. sabem, assumi a direção da empresa em 2000. Muito bem. Essa obra de que nós estamos tratando foi iniciada em 1998, 2 anos antes portanto de eu ter



assumido a presidência da empresa. Além disso, os projetos que foram licitados, o projeto básico e o projeto executivo, foram licitados em 1995. Muito bem. A INFRAERO, que, na ocasião em que eu a dirigia, já tinha 27 anos de experiência e de existência, ela tinha um histórico de centenas de obras corretamente realizadas, sem qualquer registro de escândalo que maculasse a sua imagem. Com relação às obras do Aeroporto de Salvador, não havia qualquer indício de que não estivessem sendo conduzidas com a mesma seriedade, cuidado e competência técnica com que eram conduzidas todas as obras em curso na empresa. A auditoria realizada pela Secretaria de Controle Externo no Estado da Bahia — SECEX somente aconteceria no período de 4 a 13 de julho de 2000, e novamente no período de 30 de outubro a 4 de dezembro do mesmo ano. Apenas no mês de maio de 2001, após decorridos cerca de 5 meses do final da auditoria, ocorreu a notificação da INFRAERO por meio dos ofícios aqui identificados, datados de abril de 2001, para que fossem apresentadas justificativas acerca das ocorrências mencionadas naquele relatório. Não havia, portanto, razão ou mesmo a mais pálida desconfiança com relação à obra que sugerisse ao Presidente recém-empossado, eu, assumir qualquer posição contrária aos quadros técnicos da empresa, porque todas as recomendações que chegaram para que eu assinasse o sétimo e o oitavo aditivos da obra chegaram com respaldo de todos os níveis técnicos da empresa. Foi nesse contexto, e logo após haver assumido a presidência, que eu fui instado, na condição de representante legal da INFRAERO, a assinar o sétimo termo aditivo ao contrato original e, logo depois, o oitavo termo aditivo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quantos termos aditivos foram, ao total?

O SR. FERNANDO PERRONE - Eu tenho a impressão de que 9. Eu assinei o sétimo e o oitavo. Nunca houve, em tempo algum, qualquer contato meu com funcionário ou dirigente da empresa construtora, responsável pela execução da obra, nem qualquer ingerência, determinação ou orientação minha com relação à condução dos trabalhos, pelo simples fato de que esse assunto não era atribuição minha; essa era atribuição da Engenharia da empresa. Os instrumentos contratuais que aditavam o contrato original foram apresentados como atos formalizadores de eventos já ocorridos cuja necessidade alegadamente surgiu no curso das obras, não havendo registro de qualquer argumento, ponderação ou opinião técnica



discordantes quanto a que se cumprissem os atos pertinentes à sua assinatura pelos representantes legais da INFRAERO. Muito ao contrário: esses instrumentos representavam o coroamento do trâmite rotineiro estabelecido há tempos na INFRAERO, onde todas as áreas técnicas da empresa responsáveis pelo assunto examinaram o conteúdo e a forma do que seria pactuado. Foram elas: a Gerência de Obras, que, no caso de Salvador, era denominada Gerência de Ampliação; a supervisão exercida pelo Engenheiro Gerente-Geral das Obras da INFRAERO, diretamente assessorando o então Diretor de Engenharia; a Assessoria de Recursos e Contratos; a Assessoria de Controle Interno; a Assessoria Jurídica; e, enfim, a própria Diretoria de Engenharia. Além das áreas técnicas...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quem era a Diretoria da Engenharia na época?

O SR. FERNANDO PERRONE - Era, ainda no primeiro aditivo, o engenheiro Vitali Pazzini.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Vitali Pazzini?

O SR. FERNANDO PERRONE - É. Além das áreas técnicas que eu já mencionei, a obra e todas as suas alterações foram fiscalizadas pela TECNOSOLO, empresa contratada pela INFRAERO em junho de 1998 para fazer todo o acompanhamento da obra. Portanto, a minha questão pessoal com a obra se restringe à assinatura dos sétimo e oitavo aditivos, com base em todas essas razões e justificativas que apresentei aqui a V.Exas., com alguns aspectos mais interessantes. Vejam bem: eu era um Presidente recém-assumindo a empresa; não sou engenheiro; jamais conduzi uma obra; e recebi todas as indicações técnicas no sentido de que aquelas alterações que constavam do aditivo deveriam ser consagradas porque interessavam os interesses das áreas técnicas da empresa. Imaginem V.Exas. se eu, por uma inspiração qualquer, mediúnica, eu tivesse ali o vislumbre de que poderia acontecer questionamento no futuro, eu me negasse a assinar. As obras seriam paralisadas. O que eu diria ao Estado da Bahia, que era co-investidor com a INFRAERO? O que eu diria à EMBRATUR? O que eu diria aos funcionários da empresa? O que eu diria à sociedade baiana, dizendo que eu me neguei a assinar um aditivo, sem ser engenheiro, sem ter nenhuma questão a discutir com os técnicos, contrariando o parecer de uma empresa que vinha há anos



construindo aeroportos e que, há anos construindo aeroportos, não tinha ainda o histórico que, neste momento, tem de contestação do que ela faz? Naquele momento, o ambiente não era esse. Portanto, eu assinei aqueles 2 aditivos e diria que hoje, olhando em perspectiva, assinaria do mesmo jeito. Eu não teria alternativas a não assinar aqueles aditivos. E com a questão da discussão técnica, *per se*, fica essa questão que eu mencionei. Quer dizer, o volume de discussão de preços...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. assinaria os aditivos por entender que, ao não assinar, estaria criando um problema social ou por que tem a convicção de que não havia nenhuma irregularidade?

O SR. FERNANDO PERRONE - A convicção de que não havia nenhuma regularidade eu tive *a posteriori*. Naquele momento, eu não tinha convicção de que havia...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sim, mas eu digo hoje. V.Sa. assinaria pela convicção de que não há nenhuma irregularidade...

O SR. FERNANDO PERRONE - Exatamente. O que há, e isso vai ser identificado em muitas obras da INFRAERO, é que os parâmetros que o TCU adota, historicamente, para referência de preços não se aplicam às referências de preços da INFRAERO. O que, a meu ver, é necessário ser feito — e a INFRAERO, a meu ver, deve trabalhar nessa direção — é, com a experiência que ela tem nas obras que realizou até hoje, ela demonstrar ao TCU porque aqueles parâmetros não são adequados e mostrar de forma convincente quais são os parâmetros adequados para que o TCU possa compreender essa questão de diferenças de preços. Enquanto isso não for feito, vai ficar uma discussão técnica entre os técnicos da INFRAERO e os técnicos do TCU.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Essa questão já foi, inclusive, abordada por outros aqui.

O SR. FERNANDO PERRONE - Já foi? Pronto.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E os 7 milhões, V.Sa. acha que está colocado nesta situação?

O SR. FERNANDO PERRONE - Acho que sim.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A diferença entre as tabelas utilizadas. O cálculo.

O SR. FERNANDO PERRONE - A minha, a minha convicção é essa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Essa é a sua convicção. O senhor tem informação sobre outros processos ou análise do Tribunal de Contas em relação a obras durante a sua gestão?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não. Que eu saiba, todos os outros processos foram aprovados nas suas etapas, ou seja: na minha administração, o que foi feito está aprovado. Nós temos ainda em aberto, no TCU, uma discussão que não diz respeito a obras, mas diz respeito à contratação de um sistema para o Aeroporto de Porto Alegre, no Rio Grande do Sul. Essa é uma questão também interessante para a gente discutir, porque fica bem clara a compreensão progressiva que o TCU vai tendo de uma decisão de administração, quando essa decisão fere aparentemente os princípios legais. Então, a questão de Porto Alegre, que está ainda a ser concluída pelo Tribunal, é a seguinte: nós, quando construímos o Aeroporto de Porto Alegre, tomamos a decisão de que aqueles balcões de *check-in* que nós estávamos projetando seriam de uso compartilhado pelas empresas aéreas, ou seja, balcões de uso comum. O que isso significa dizer? Que quando a gente projeta um aeroporto, um terminal, partindo...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Depois as companhias aéreas não aceitaram e...

O SR. FERNANDO PERRONE - Isso. Eu vou chegar lá. E, como esses balcões de *check-in* são de uso comum, a gente tem 2 ganhos muito grandes. O primeiro é que a gente precisa de menos balcões do que precisaria se os balcões fossem dedicados, porque se os balcões são dedicados, num primeiro momento, as companhias aéreas que voam e operam naquele aeroporto reivindicam para si os balcões. Mesmo que se faça mais balcões, a entrada de alguém nesse aeroporto vai ser em cima de um balcão, que é rígido. O uso comum possibilita o efeito sanfona, quer dizer, na medida em que uma companhia não esteja utilizando aquele balcão de *check-in*, outra companhia pode utilizar. Então, o número de posições de balcão de *check-in* é bem menor quando o uso é comum. E isso implica economia na hora de construir o aeroporto e, depois, possibilita o poder do interesse público sobre o



poder privado da concessionária. É o seguinte: se uma determinada empresa aérea vem perdendo posição de mercado e outra empresa aérea vem ganhando posição de mercado, fica muito mais flexível para o gestor do aeroporto ceder o balcão de uso comum para quem está ganhando mercado e tem mais clientela, do que para quem está perdendo mercado. Nós temos exemplos vários na INFRAERO de que quando os balcões são dedicados, e uma empresa, por exemplo, quebra, a INFRAERO fica anos discutindo judicialmente se aquele balcão pode ser retomado, e aquele balcão não é retomado durante muito tempo, e ficam os passageiros, a sociedade, de modo geral, submetidos a filas em balcões de empresas que estão ocupando o espaço de mercado cedido pela empresa que quebrou, e o balcão que atendia aquele mercado vazio, porque não pode ser retomado pela empresa. Então, essa é a lógica que nos levou ao balcão de uso comum. Muito bem. Nós informamos isso às companhias aéreas, e as companhias aéreas, juntamente com a SITA — essa era uma relação privada entre as companhias aéreas e a SITA, que é uma empresa do Grupo IATA, que é da associação das companhias aéreas e que tem a tecnologia e faz isso no mundo inteiro, nos aeroportos do mundo inteiro — vinham tratando disso para estabelecer a tecnologia de informática etc., para a operação do balcão em uso comum. Quando chegou às vésperas da inauguração do aeroporto, as companhias aéreas disseram para a INFRAERO que não aceitavam o balcão de uso compartilhado, que aquilo era caro e tal. O que ficou para decisão da administração da empresa? Ou abaixar a cabeça diante do interesse privado e permitir que elas ocupassem os balcões que não tinham sido projetados para uso dedicado, e com isso eliminando a possibilidade da concorrência da entrada de novas empresas para competir naquele espaço aeroportuário, ou eu iniciar naquele momento um processo licitatório para, no fim de 6 a 8 meses, se não houvesse nenhuma oposição etc. e tal, eu ter a tecnologia a ser implantada para o uso do balcão comum. Enquanto isso, o aeroporto fechado. Eu tenho impressão que a decisão que qualquer administrador experimentado tomaria foi a decisão que eu tomei. Eu falei: *“Então, eu contrato esta, sim”*. E botamos o balcão compartilhado. E eu arco com o custo inicial desse, desse, dessa utilização, e depois cobro e imponho essa tecnologia, imponho isso às companhias. Então, eu fiz isso em nome do interesse público, em primeiro lugar, e, depois, em nome do interesse da empresa



que eu dirigia. Muito bem. Isso fere uma série de normas. É necessário que haja licitação e tal. Agora, eu assumi esse risco. Hoje, o TCU, legitimamente, eu concordo plenamente com o questionamento dele, ele vem, questiona, pergunta, eu explico, etc. e tal; em algum momento, ele vai julgar, e eu espero que ele aceite as razões que eu apresentei como absolutamente plausíveis e justificáveis da decisão empresarial que eu tomei.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Foi uma transação de quantos milhões?

O SR. FERNANDO PERRONE - Ah, não é muita coisa não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O que não é muita coisa?

O SR. FERNANDO PERRONE - Tem 6 anos. Não, não é muita coisa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Dez milhões, 20 milhões?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não sei dizer.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Vinte e cinco, 30?

O SR. FERNANDO PERRONE - Eu quero dizer que, quando eu digo muita coisa, eu não estou falando...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. não sabe ou prefere não dizer, aqui, o valor?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não, eu não sei. Eu não tenho nenhuma dificuldade de dizer o que eu sei, nenhuma dificuldade, até porque esses custos não são custos elevados *vis-à-vis* os custos que incidem sobre a atividade aeronáutica.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual foi o valor do investimento do Aeroporto de Porto Alegre?

O SR. FERNANDO PERRONE - Essa pergunta eu não estudei.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Você não estudou? (*Risos.*)

O SR. FERNANDO PERRONE - Isso eu não me lembro. Não sei o preço final do aeroporto. Eu sei os conceitos, quer dizer, qual é o valor de uma obra que ficou pronta há 6 anos atrás...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Foi em 2002, não é?

O SR. FERNANDO PERRONE - Em 2001.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A inauguração foi em 2002.

O SR. FERNANDO PERRONE - Foi em 2002. A obra ficou...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quatro anos, então. Três anos, não, cinco anos, cinco anos.

O SR. FERNANDO PERRONE - Nós estamos em 2007.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Em 2007, 2007.

O SR. FERNANDO PERRONE - Seis, sete anos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então esse seria o outro processo que existe em relação a sua gestão?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - São esses dois. Eu posso citar outro que aí já está concluído, só para ver como é a posição do TCU é uma posição que, a meu ver, precisa ser exercida. Eu não reclamo, em momento nenhum, do papel do TCU, eu acho que ele exerce na plenitude e deve exercer. Mas eu vou citar um outro exemplo, que, ao contrário desse do sistema SITA, lá de Porto Alegre, já foi concluído favoravelmente. Foi o seguinte. Eu firmei com o DAC, na ocasião, um convênio onde o DAC autorizava a INFRAERO a reter uma parte das tarifas a que ele, DAC, tinha direito, e com esses recursos licitar uma obra de construção do Centro de Treinamento da Escola de Sargentos de Guaratinguetá. Nós fizemos isso, o TCU, no nível técnico, contestou. Nós explicamos por que fizemos, o nível técnico não aceitou, sugeriu ao Pleno do TCU que multasse os administradores, tanto o Comandante do DAC quanto o Presidente da INFRAERO, pela irregularidade de ter investido. Ele dizia que a INFRAERO não tem nada a ver com a questão do Centro de Treinamento de Guaratinguetá. Bom. Eu não sei qual seria a decisão do TCU, mas o fato é que, infelizmente, nesse momento, o avião da Gol caiu, e ficou evidente para todo mundo a necessidade de treinamento. O TCU e a decisão do Ministro foi elogiosa no sentido da decisão que a INFRAERO e o DAC tomaram, na ocasião pretérita, de fazer aquele investimento. E os responsáveis por essa decisão foram absolvidos e elogiados. Portanto, essa, esses 2 exemplos, um em aberto e outro já fechado, são para demonstrar que o administrador público tem de tomar decisões, em determinados momentos, que ferem dispositivos burocráticos normais. que precisam ser atendidos em 99% dos casos, mas há casos em que a gente precisa ter coragem de tomar essa decisão. E essa coragem jamais me faltou.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Agora, me fale do questionamento sobre esse caso de Porto Alegre. Ele não estava aqui na minha lista de



questionamentos, porque é uma questão ainda em discussão pelo Tribunal de Contas, mas V.Sa. introduziu aqui um assunto que, em alguma medida, é fruto também do debate desta CPI, que é a relação das companhias aéreas com a INFRAERO, com a ANAC, o comportamento, a fiscalização, a relação entre as companhias aéreas, a INFRAERO, a ANAC, Aeronáutica.

E V.Sa. disse: *“Olha, as companhias aéreas negaram-se a utilizar o sistema que havia sido combinado anteriormente, e isso em alguma medida trouxe a necessidade de que a INFRAERO agisse para que não inviabilizasse o sistema”*.

Isso acontece permanentemente, esta, não insubordinação, mas esta relação conflituosa entre a INFRAERO e as companhias aéreas?

Quais são os mecanismos que a INFRAERO tem para evitar que esse tipo de situação aconteça?

O SR. FERNANDO PERRONE - No nível dessa questão que aconteceu no Rio Grande do Sul, não. Não há esse tipo de conflito. Esse conflito eu não sei interpretar, quer dizer, até tenho algumas desconfianças, mas não vou querer fazer elucubrações aqui. Mas foi uma questão que deixou a INFRAERO numa posição de *corner*. Quer dizer, se eles achavam que aquilo era caro e se eles tinham alguma razão para não querer aquele sistema, a meu ver, teria sido...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deixaram a INFRAERO numa sinuca?

O SR. FERNANDO PERRONE - ... teria sido mais adequado que eles tempestivamente dissessem que não concordavam. Então, quando eles deixaram para dizer que não concordavam na undécima hora, eu entendi isso como uma situação de nos deixar constrangidos a ter de aceitar o que eles desejavam e o que nós não queríamos. Esse foi o maior estresse que eu tive no meu relacionamento com as companhias aéreas. Fora esse estresse ...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Apesar de V.Sa. ter afirmado aqui não saber dos valores, não seria possível nesse caso, hoje, cobrar este recurso das companhias aéreas?

O SR. FERNANDO PERRONE - Com certeza, com certeza. E a idéia era que fossem cobradas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Porque de lá até agora não foi pago isso?



O SR. FERNANDO PERRONE - Eu não sei lhe dizer. Eu estou me referindo às decisões que tomei, como foram as conseqüências dessa decisão, não sei.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está certo.

O SR. FERNANDO PERRONE - Bom. Mas, então, como eu dizia, esse foi o momento de maior estresse na minha relação com as companhias aéreas. Fora isso, a minha relação era extremamente cordial com as companhias. Agora, sempre com interesses em conflito, claro. A companhia aérea gostaria, no limite, de pousar de graça, de voar de graça, ela deseja isso. Ela tem um negócio onde para ela o aeroporto é custo, e custo incomoda qualquer um. Ela quer comprimir custo sempre em cima do aeroporto. Agora, isso faz parte do negócio, e eu não acho que isso interfira na produtividade do sistema. Pelo contrário. Acho essa discussão até saudável, porque se elas também não se defendem, a tendência do Poder Público é taxar cada mais. Então, acho que esse conflito de interesses é um conflito extremamente saudável para se chegar a um ponto de equilíbrio que satisfaça a todos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Estou caminhando para o final aqui dos meus questionamentos, Sras. Deputadas e Srs. Deputados, mas queria fazer ainda mais 2 ou 3 perguntas.

Primeiro, o representante do Ministério Público, no Tribunal de Contas da União, o Procurador Lucas Furtado, em depoimento que deu à CPI do Senado, disse estar convencido de que há um acerto entre as empreiteiras que fatiam o mercado. Essa prática corresponderia a um conluio para fraudar licitações ou formação de cartel.

O que V.Sa. acha dessa afirmação do Procurador?

O SR. FERNANDO PERRONE - Bom. Eu quero iniciar a minha tentativa de responder essa questão com uma observação de cunho eminentemente pessoal. Eu conheço o Dr. Lucas Furtado por vários contatos que tive com ele, quando ainda Diretor do BNDES, depois como Presidente da INFRAERO, e tenho dele a melhor impressão possível. Ele não é meu amigo, nem eu sou amigo dele, mas aprendi a respeitar o Dr. Lucas Furtado pelo conhecimento que ele tem. Ele é uma pessoa muito bem informada intelectualmente. Aprendi a respeitá-lo pela forma como o vi atuar dentro do Tribunal, nas reuniões do Pleno do Tribunal, e aprendi a respeitá-lo



pelo equilíbrio que ele sempre teve em todas as questões que tive de tratar com ele. Eu, como atitude pessoal, passei a prestar atenção em tudo o que ele diz, se ele está dizendo alguma coisa, eu presto atenção. Mesmo que eu não tenha elementos para julgar se aquilo que ele está dizendo está certo ou está errado, eu presto atenção e guardo aquilo que ele disse, porque para mim aquilo é uma informação preciosa, pelo que eu acho dele. Então, essa é a observação de cunho estritamente pessoal que eu queria fazer. Essa questão de se as empreiteiras fatiam o mercado ou não, isso é uma questão que eu ouço falar desde que atingi a idade do discernimento. Sempre se diz que as grandes empreiteiras estabelecem entre elas uma divisão de mercado, isso é dito, e que na hora de fazerem as licitações elas combinam antes os preços que vão apresentar etc.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor acha que isso acontece com a INFRAERO, com as obras da INFRAERO?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não, eu não acho nem que isso aconteça. Eu não acho nada a esse respeito, estou dizendo o que ouço. Eu não tenho juízo formado sobre isso. Agora, esse é um assunto que sempre é comentado. Então, é o que eu posso dizer. E se o Dr. Lucas Furtado está dizendo, vai ser mais um elemento para eu considerar nas minhas desconfianças de que isso possa ser verdade.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O Procurador Lucas Furtado também disse que a INFRAERO é uma caixa-preta e que ele teria vontade de abrir essa caixa-preta.

V.Sa. concorda com essa afirmação? A INFRAERO é uma caixa-preta?

O SR. FERNANDO PERRONE - Eu não sei a que aspectos da INFRAERO ele estava se referindo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - À INFRAERO.

O SR. FERNANDO PERRONE - Não, a INFRAERO toda não é.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Existe algum setor na INFRAERO que é caixa-preta?

O SR. FERNANDO PERRONE - Pois é, eu não sei ao que ele queria se referir. Então, eu não posso contrapor algum argumento quando eu não sei o que é.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O Brigadeiro Pettengill disse aqui que a INFRAERO é um livro aberto, o senhor acha que a INFRAERO é mais caixa-preta ou mais livro aberto?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não é questão de achar que seja mais ou seja menos. Quero me restringir, primeiro, ao comentário do Dr. Lucas Furtado que, como eu disse, eu não sei a que aspectos ele estaria se referindo e, portanto, eu não posso contestar a afirmativa dele. A minha percepção da INFRAERO é de que a INFRAERO é uma empresa que tem bastante abertura nas informações que transitam dentro dela. Inclusive várias dessas informações são disponíveis em sistema informatizados etc. e tal. Eu não sei — e aí é uma dúvida, no sentido de desconfiar — se ele poderia estar se referindo a esse debate da questão da formação de preços dos aeroportos. Talvez ele pudesse estar querendo se referir a isso. Por quê? Porque até este momento a INFRAERO ...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Se ele estiver se referindo a isso, o senhor acha que é possível que seja uma caixa-preta?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não, eu não vou usar essa expressão. Eu vou usar o que eu acho mais adequado, que é o seguinte: o TCU tem seguido os parâmetros que ele usa para avaliar preços de obras, e a INFRAERO tem seguidamente se defendido com preços diferentes daqueles, dizendo que aeroporto é outra coisa. Agora, a INFRAERO, até hoje, não demonstrou, pelo que eu saiba — e pode ser que eu esteja enganado e que isso tenha sido feito mais recentemente —, quais são os parâmetros de preço. Se ele estiver se referindo a esse aspecto, eu concordo em que, sobre esse aspecto, a INFRAERO ainda não deu a abertura, ou talvez nem tenha sistematizado adequadamente essas informações para passar para o TCU. Se for isso. O resto, eu não sei a que ele poderia estar se referindo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Último questionamento dividido em duas perguntas: primeiro, o senhor afirmou aqui que a sua relação com essa área agora é a relação de usuário.

O SR. FERNANDO PERRONE - Às vezes, de vítima.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Às vezes, de vítima. E um dos grandes problemas dos aeroportos é o tema da falta de informação. Eu diria que os atrasos que são problemáticos não são o principal problema. O principal problema é que



esses atrasos vêm com a falta de informação, você nunca sabe o horário que a aeronave vai chegar, vai sair. Não tem informações, as informações não são confiáveis.

Qual a sua opinião sobre isso? Por que isso ocorre neste momento? Porque a impressão que estamos tendo na CPI é que esse é um problema recorrente e que tem causa no passado da relação entre as empresas que operam no setor. Qual é a sua impressão sobre essa situação, já que hoje, como V.Sa. mesmo afirmou, é uma vítima e deve conviver com esse problema constantemente? Não lhe incomoda essa situação, sabendo que V.Sa. foi Presidente da INFRAERO, que é a empresa que tem a responsabilidade de prestar as informações aos usuários?

O SR. FERNANDO PERRONE - Bom. Em primeiro lugar, como usuário do aeroporto me incomoda muito, além dos atrasos freqüentes dos vôos, eu não saber o que vai acontecer, não ter previsibilidade com relação ao que vai acontecer. Isso é óbvio que me incomoda. Esse é um problema que vem se agravando. Ele não era tão grave no passado, mas hoje a INFRAERO depende de informação primária das empresas. Quem informa são as empresas, e as empresas não informam, ou informam em doses homeopáticas para não caracterizar para ela, empresa, a responsabilidade pelo atraso. Muito bem. Eu acho que essa é outra questão, não para a INFRAERO resolver, mas para a ANAC resolver. Nisso aí o poder concedente tem de agir no sentido de disciplinar isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Última pergunta: uma das considerações feitas pela auditoria do TCU em 1996 foi a necessidade de ações quantos aos freqüentes atrasos nos horários de decolagens e, principalmente, em problemas de atendimento dos passageiros e em situações de crise. Havia nos aeroportos brasileiros, durante a sua gestão, planos de contingência para atender as necessidades dos usuários quando da ocorrência de situações excepcionais que provocam atrasos substanciais ou cancelamentos de vôo?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não. Existiam regras que eram determinadas pelo DAC, que era o regulador naquela ocasião. Então, tinha — também não me recordo assim de pronto, mas tinham regras. Com um atraso de tantas horas, a companhia aérea tinha de dar lanche para os passageiros, tinha de pagar almoço. Se passava de tantas horas, tinha de providenciar um hotel para



abrigar o passageiro; tinha de, no período de tanto tempo, providenciar alternativas, endossando aquele bilhete para outras companhias aéreas, e assim por diante. Haviam essas regras. Mais uma vez, essa é uma questão que, ao meu ver, mesmo hoje, não é uma questão de responsabilidade da INFRAERO, isso é uma questão também de regulação. Tem de ter regras claras e atribuir a responsabilidade a quem deve cuidar desse assunto, que é a relação com o passageiro.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Sr. Presidente, este Relator encerra aqui os seus questionamentos, agradecendo mais uma vez a presença nesta CPI a presença do Sr. Fernando Perrone, ex-Presidente da INFRAERO, que veio a confirmar a certeza que expressei no início de que o seu depoimento seria de grande importância para os trabalhos desta CPI. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos passar a palavra ao nobre Deputado Carlos Zarattini, autor do primeiro requerimento de convocação aprovado, por 15 minutos. Começando às 14h08min e terminando às 14h23min.

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

Quería aqui agradecer a presença do Sr. Fernando Perrone.

Como muitas das perguntas levantadas pelo Relator já nos contemplam, gostaria de abordar algumas questões. V.Sa., na sua gestão, realizou um plano de demissão voluntária, não é? Quantas pessoas saíram da INFRAERO e qual a composição principal dessas pessoas que saíram? Vou perguntando.

O SR. FERNANDO PERRONE - Ah, o.k. Saíram cerca de 2 mil pessoas, que eram justamente o nosso público alvo. E, além dessa redução de pessoal, fizemos uma redução de níveis hierárquicos da empresa. O grosso desse pessoal que saiu, quase a totalidade, eram funcionários muito antigos que estavam perto da época de aposentadoria, e a maior parte deles, quase a totalidade também, das áreas burocráticas da empresa, das áreas-meio.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Das áreas de engenharia, dessas áreas mais de conhecimento operacional houve alguma evasão?

O SR. FERNANDO PERRONE - Da área de engenharia teve, das áreas operacionais, não.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Certo.



Também gostaria que o senhor nos desse um pouco mais de detalhes. O senhor falou sobre a questão que encerrou a sua gestão, se não me engano, com 600 milhões em caixa.

Gostaria que o senhor nos colocasse, enfim, sobre essa geração de caixa, qual o é objetivo da geração de caixa.

Quer dizer, uma empresa pública deve realizar, enfim, um atendimento, buscar um atendimento cada vez melhor. Já havia tendência de crescimento no transporte aéreo. Por que esse recurso não foi investido? Enfim, qual a filosofia que norteava sua gestão?

O SR. FERNANDO PERRONE - Pois não. Em primeiro lugar, eu quero recordar aqui que nós tínhamos parâmetros de planejamento de longo prazo; nós tínhamos um plano de 10 anos de investimentos; nós tínhamos o PGOSE, que era o Plano Geral de Obras da empresa, e nós tínhamos o planejamento de cada empreendimento que se iniciava. E mantivemos, durante todo esse período, um volume altíssimo de obras em realização. Depois, se os senhores quiserem, eu posso relatar aqui cada uma delas, porque é um volume muito expressivo. E não havia, naquela ocasião, necessidade de nós utilizarmos mais recursos. Por quê? Porque a empresa tinha um determinado padrão de produtividade. E quando nós melhoramos esses padrões de produtividade, a melhoria desse padrão de produtividade colocou a empresa em outro patamar de rentabilidade que ela não conhecia. Esse novo patamar de rentabilidade a partir de aumento de produtividade — e produtividade é fazer mais com menos —, possibilitou a ela uma folga de caixa que já estava permitindo à gestão da INFRAERO interferir em outros assuntos, que eram extra-aeroporto, mas que são restrições ao bom funcionamento do aeroporto. Vou citar um exemplo do que eu estou dizendo. Nós estávamos desenvolvendo com o Governo e a Prefeitura de São Paulo estudos para a extensão do Metrô até Guarulhos. Por quê? Porque Guarulhos é um aeroporto que as pessoas que viajam a negócios, a não ser quem viaja para o exterior, não querem utilizar. E não quer utilizar, porque se ele for para o Rio de Janeiro ele gasta 40 minutos de vôo para o Rio de Janeiro e 1 hora e meia engarrafado no trânsito para chegar a Guarulhos e vice-versa. Muito bem. Então, com esse novo patamar da empresa, nós começamos a fazer planejamento de intervenções nas restrições externas à eficiência do



aeroporto. No Brasil, a gente sofre com dificuldades que a infra-estrutura aeroportuária não sofre em países desenvolvidos e organizados. Vou citar outros exemplos. Nós temos Congonhas. Congonhas é um sítio aeroportuário que, hoje, está absolutamente cercado de cidade. Ele não tem mais possibilidade de expansão. Uma série de prédios foi construída em áreas que perturbam a operação do aeroporto. Isso se reproduz em Guarulhos, isso se reproduz muito em Pampulha, onde há restrições operacionais por conta de construções que foram feitas etc. e tal. Então, existe uma deseconomia externa ao aeroporto, pelo fato de nós sermos um País ainda em desenvolvimento, onde a infra-estrutura aeroportuária atrai populações carentes etc. Quando você vai fazer a expansão do aeroporto está cheio de gente na área prevista para a expansão, aí você tem um problema social de ter que mudar várias famílias etc. e tal. Então, esse novo patamar possibilitou à INFRAERO começar, pela primeira vez, a pensar em intervenções extra-aeroporto

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Então, essa geração de caixa era para investimentos extra-aeroporto?

O SR. FERNANDO PERRONE - Ou nos aeroportos, se necessário. Nós estávamos cumprindo com o planejamento da empresa adequadamente.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O senhor falou de citar algumas obras que foram feitas. O poderia citar as principais na sua gestão?

O SR. FERNANDO PERRONE - Posso. Claro! Então, vamos lá.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Essas o senhor tem aí, as informações.

O SR. FERNANDO PERRONE - É. Eu não tenho quanto é que custou a chaveta da parafuseta. Aí, realmente, eu não lembro. *(Risos.)*

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Eu vou fazer aqui no microfone para não parecer que nós estamos conversando paralelamente. Mas eu fiz o questionamento dizendo que dessas ele tem a informação, ali, detalhada.

O SR. FERNANDO PERRONE - É. É porque essas são informações que eu julguei relevantes, eu tive o cuidado de me preparar para trazer. É claro que tem uma porção perguntas do tipo: quanto custou um item etc. A minha memória não é possível de registrar isso tudo, principalmente depois de tantos anos e com a minha idade. Bom vamos lá. Então...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Assim que eu queria ver o Relator todo os dias. *(Risos.)*

O SR. FERNANDO PERRONE - *(Risos.)* Então, vamos lá.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O Relator é sempre o mesmo.

O SR. FERNANDO PERRONE - Então, eu vou pegar como está aqui no relatório da engenharia. Durante o ano de 2000, prosseguiram as obras prioritárias nos Aeroportos de Salvador, Recife, Natal, Belém, Porto Alegre e Palmas; foram iniciadas as obras da quarta etapa da ampliação e modernização do terminal de passageiros do Aeroporto de Brasília, com a construção da segunda pista de pouso e rolamento; foram feitas parcerias com os Governos Estaduais e Municipais, formalizando-as através de protocolo de intenção com Recife e Maceió, e termos de convênios com Londrina, Navegantes, Uberlândia, Curitiba, Fortaleza e Natal. Todos os recursos recebidos por meio dos convênios para o ano de 2000 foram totalmente integralizados e atingiram seus objetivos. As principais obras nos demais aeroportos não citados aqui: Campinas, Guarulhos, Fortaleza, Recife, Salvador, Galeão, Bauru, Congonhas, São José dos Campos, Florianópolis, Londrina, Manaus, Cuiabá, Brasília. Dando continuidade ao Programa de Elaboração dos Planejamentos de Anteprojetos e Projetos Executivos, nós fizemos elaboração e planejamento de Guarulhos, projeto de construção do TPS3; Recife, projeto do novo terminal de passageiros e edifício garagem; Teresina, projeto de construção da torre de controle e o novo prédio do GNA; Manaus, projeto de construção do terminal de cargas 3; Porto Velho, projeto do novo terminal de passageiros; Cuiabá, projeto de ampliação e reforma do terminal de passageiros; Uberlândia, projeto de ampliação da pista de pouso e do novo terminal de passageiros; Congonhas, projeto de ampliação e reforma do terminal de passageiros; Palmas, projeto de implantação do aeroporto; Brasília, projeto de ampliação e reforma do terminal de passageiros, etapa 4, e de novos pátios de aeronaves; Fortaleza, projeto de implantação da nova área terminal de cargas e do novo terminal de cargas; Porto Alegre, projeto do novo terminal de passageiros e edifício garagem.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Basicamente, pelo que o senhor leu, foram mais projetos do que efetivamente obras.



O SR. FERNANDO PERRONE - Eu não julgaria assim. Obras em Campinas, Guarulhos, Fortaleza, Recife, Salvador, Galeão, Bauru, Congonhas, São José dos Campos, Florianópolis, Londrina, Manaus, Cuiabá, Brasília. Não me parece que isso seja pouco.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O.k. Na sua gestão foi realizada alguma reforma na pista de Congonhas?

O SR. FERNANDO PERRONE - Foi.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - De que tipo foi essa reforma?

O SR. FERNANDO PERRONE - O recapeamento da pista e extensão.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Havia alguma avaliação de que era necessária uma reforma mais profunda naquela pista? Houve algum óbice a se fazer uma reforma mais profunda?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não. A intervenção que deveria ser feita foi feita. Foi feito o que era necessário fazer.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Simplesmente o recapeamento?

O SR. FERNANDO PERRONE - É.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O.k.

Por último, é dito por várias pessoas que a sua gestão tinha uma missão de privatização da INFRAERO. Realmente existia essa intenção do Governo Federal, naquele momento, de privatizar a companhia?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não. Nunca houve essa intenção. Mas eu atribuo essa questão a 2 fatores: o primeiro de eu ter sido o Superintendente do Programa de Privatizações durante 1992 e 1996, do Programa Nacional de Privatizações. Então, eu tenho uma marca de privatizador muito nítida. A outra é que nós empreendemos uma administração de cunho empresarial na INFRAERO e passamos a obter muitos bons resultados. Então, acho que uma percepção, juntando com a outra, deu às pessoas a sensação de que havia uma decisão de privatizar. Mas essa decisão jamais aconteceu. E, se a gente parar para refletir, entendemos que seria uma insensatez o Governo querer, ao mesmo tempo em que separava a aviação civil da Força Aérea, numa operação delicada e sensível para os militares, introduzir a discussão da privatização nesse mesmo momento. A minha



única missão era transformar a INFRAERO numa empresa civil não mais subordinada ao âmbito do Comando da Aeronáutica. E foi o que eu procurei fazer.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Então, não havia essa intenção do Governo.

A INFRAERO constava do Programa Nacional de Privatização?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Nunca constou? Tá. Era isso Sr. Presidente. Agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Vamos ao primeiro inscrito, que é o nobre Deputado Gustavo Fruet, começando às 14h21min, terminando às 14h31min.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, Sr. Relator, Dr. Perrone, boa-tarde, também de forma objetiva, até pelo formato, vou aprofundar algumas linhas que já foram exploradas pelo Relator, mas fundamentalmente a questão da regulação do mercado, o papel da ANAC e da INFRAERO no mercado.

Mas, antes, só para constar, uma pergunta que fiz ao Presidente e ao Dr. Eduardo. A pergunta é a seguinte: o senhor é filiado a partido político ou foi?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Alguém da sua Diretoria era filiado a partido político ou foi indicado por algum partido político que o senhor se lembre?

O SR. FERNANDO PERRONE - Ninguém da minha diretoria foi indicado por partido político. Eu tive a possibilidade de indicar todos os diretores. Agora, se algum deles era filiado, eu não posso responder. Que eu saiba, não, a não ser que alguém me surpreenda.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - No seu período alguém que disputou alguma eleição, e não venceu, foi nomeado para a Diretoria da INFRAERO que o senhor lembre?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - O senhor nomeou para algum cargo de Comissão algum membro sindicalizado?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não.



O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - No seu período, o senhor afastou alguém por denúncia de corrupção?

O SR. FERNANDO PERRONE - Afastei.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Algum diretor?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - E o senhor afastou alguém por recomendação da Controladoria-Geral da União, que já existia na época?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não.

Nesse sentido, Presidente, vou insistir na solicitação dos dados à CGU e vamos acrescentar um novo pedido para que se peça à INFRAERO ata da reunião do Conselho e a relação dos conselheiros que decidiram pelo afastamento dos diretores que foram mencionados em questionamento feito ao atual Presidente da INFRAERO. Pelo que parece, foi a primeira vez que ocorreu isso na história da empresa.

Essa observação eu faço, porque nós queremos trabalhar a idéia da gestão, se é eficiente ou não, e o fato de haver indicação política por si não é negativo. Há até um conceito pejorativo com relação a essa idéia. A questão é fazer um comparativo do período administrado pela Aeronáutica, a transição para o sistema civil, e se a INFRAERO fica blindada, em termos de profissionalização, ou não, com relação a alguma compensação de apoio por parte de qualquer Governo.

Por isso, essas perguntas fiz aos outros e faço também hoje ao senhor.

Também só para constar: nesse seu período, o senhor lembra de ter sido contratada a empreiteira Gautama para realizar alguma obra da INFRAERO?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Bom. O senhor destacou aqui, e já foi apresentado inclusive até no trabalho da ANAC, que não houve aumento de pouso e decolagens; ao contrário, houve até uma redução. Ou seja, uma estrutura de 10 anos suportou o volume que o senhor destacou, de 2 milhões de movimentos. É uma estrutura que deu suporte na época e hoje está sendo questionada.

Então, o problema não está no transporte, no número de vôos.

A pergunta que faço e, se for possível, pedindo uma avaliação, é com relação à regulação. Por exemplo, a ANAC nos manda um estudo, dizendo que não pode



cobrar da INFRAERO, ou sancionar a INFRAERO por ser uma empresa privada de administração aeroportuária, portanto, não se submete ao Código Aeronáutico. Esse estudo não faz menção alguma ao Código Civil ou ao Código do Consumidor.

Na sua avaliação, o que prevalece hoje? A lógica do regulador ou a lógica do regulado? Porque, também pelos dados que estão apresentados, houve — e o senhor usou essas expressões aqui — “*desabastecimento*” e “*excessiva concentração*”, dando a impressão, é o que nós vemos, que muitas áreas deixaram de ter os serviços, também por problemas das empresas, mas houve uma concentração de novas concessões ou de ocupação de espaços, quer sejam os *slots* ou os HOTRANS, que são até objeto de pedido para a ANAC nos 3 maiores aeroportos.

O senhor dá o exemplo da questão do balcão, do Aeroporto de Porto Alegre.

A agência tem que ter independência em relação ao mercado. É o único caso que vemos dos setores em que há uma empresa, ainda, que é pública, e que ainda não tem nenhum tipo de controle ou de sanção por parte do agente regulador. É algo novo — o senhor explicou a dificuldade que foi a implantação da ANAC no seu período. Então, eu lhe pergunto: o que prevalece? Na sua avaliação, hoje, é a lógica do mercado, a lógica dos regulados, ou a lógica do regulador? Não é possível que se conceda esse serviço condicionado a uma série de medidas, inclusive, por exemplo, a questão do compartilhamento dos espaços do aeroportos?

O SR. FERNANDO PERRONE - É, Deputado, V.Exa. levantou questões aí que, a meu ver, são de alta complexidade. Agora, na minha percepção do problema, aí está o âmago da questão. Eu vou, antes de procurar refletir sobre a questão regulatória, fazer uma pequena correção na questão dos números dos movimentos de pouso e decolagem, para a gente também não ficar com uma percepção, ligeiramente, torta da questão. É o seguinte: de fato, os números agregados de pousos e decolagens foram maiores do que são hoje. Agora, é muito provável que isso não seja linear para todos os aeroportos. Quer dizer, pode ser — eu acho até provável que seja — que hoje determinados aeroportos estejam com mais movimento do que tinham antes, embora no agregado esse movimento seja menor, percebe? Esse número aqui é um número global. Eu não sei se ele é linear para todos os aeroportos. Suspeito que não seja. Então, essa questão tem que ser vista



com atenção pela Comissão. E isso é também consequência da questão que o V.Exa. levantou, a questão regulatória que, a meu ver, é uma questão de fundo que precisa ser tratada. O primeiro ponto é o seguinte. Deixa eu ver se eu consigo concatenar o raciocínio. O serviço de transporte aéreo é um serviço público; ele é definido como serviço público. Como serviço público, ele tem que atender a princípios, como eu já me referi antes, que definem legalmente o serviço adequado. O serviço adequado precisa ter regularidade; precisa ter continuidade; precisa ter eficiência; precisa ter segurança; precisa ter atualidade, no sentido de atualidade tecnológica; precisa ter modicidade de tarifas, pelos efeitos externos que o serviço público prestado causa para todo o País; precisa ter universalidade, no sentido de generalidade da prestação dos serviços; precisa ter cortesia. Esses são os princípios da prestação do serviço adequado que definem a prestação de um serviço público. Muito bem. Para que isso aconteça é necessário um aparato regulatório que se chama, no mercado, de marco regulatório. O marco regulatório do setor de transporte aéreo, a meu ver, está defasado, desatualizado. Ele é de antes da lei que fixa o que seja serviço público adequado. Ele vem do Código Brasileiro de Aeronáutica, de coisas antigas. E há, a meu ver, uma necessidade muito grande de uma atualização do marco regulatório do sistema de prestação de serviços aéreos, de forma a adaptar esse marco ao marco legal e às necessidades econômicas, às necessidades do País, no sentido de ter um transporte aéreo efetivo. O Brasil, a meu ver, crescendo do jeito que está crescendo o transporte aéreo, ainda tem uma demanda reprimida para o transporte aéreo muito grande, seja para transporte de passageiro, seja para transporte de carga, principalmente o transporte de carga, dada a tecnologia que se tem hoje, quando cada vez mais o valor de um bem é a inteligência aplicada nele, ou seja, são bens cada vez mais de valor agregado alto. e, a par disso, o *e-commerce*, onde a gente faz tudo pela Internet, menos a entrega da mercadoria. Tudo isso faz com que exista uma demanda previsível de aumento de carga daí para frente muito grande, carga típica de avião. Portanto, uma regulação adequada pode não só desatar nós, que eventualmente existam hoje, como ela pode aumentar a eficiência do transporte e também criar um marco regulatório adequado às condições para uma expansão muito mais significativa desse modal. Então, a meu ver essa é uma questão que, se eu estivesse nessa



Comissão, eu me dedicaria a examinar em profundidade. E acho que grande parte dos problemas que temos também hoje, de concentração de vôos nesse ou naquele aeroporto, de eixos de transporte muito adensados por utilização etc. e tal, são, em parte, decorrentes de falta de regulação. Por quê? Porque se falta regulação, se sobrepõe à regulação, que seria o interesse público mais geral, o interesse ou a lógica empresarial. E a lógica empresarial nem sempre é a lógica que melhor atende ao interesse público geral. Essa é uma questão extremamente delicada que eu me dedicaria a ela.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, duas perguntas objetivas, só para consignar no tempo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Faça as duas de uma vez.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Obrigado, Presidente. O diretor de engenharia da sua época era da INFRAERO ou não? E repito a pergunta que fiz ao ex-presidente: o senhor captou recurso para alguma campanha eleitoral no período em que o senhor estava à frente da INFRAERO? São as duas perguntas finais, Presidente.

O SR. FERNANDO PERRONE - Vou começar pela última. Não captei e nenhum dos diretores da INFRAERO captou, e eu respondo por eles. A questão do diretor de engenharia. Eu tive 2 momentos. Eu, primeiro, entrei na INFRAERO e imediatamente substituí 2 diretores: o diretor financeiro e o diretor comercial, para ter a cautela de fazer uma transição sem grandes sobressaltos. Logo depois, eu observei que a área de engenharia da INFRAERO era uma área da escola... da DIRENG, da Diretoria de Engenharia da INFRAERO; eram as mesmas pessoas que sempre se substituíam. E eu percebi que ali eu poderia agregar mais alguma coisa se eu trouxesse uma experiência. O mesmo conceito da empresa eu apliquei à questão da engenharia na INFRAERO. Eu falei: *"Bom, eu vou trazer para cá uma outra escola de engenharia que possa olhar criticamente para o que é feito aqui há 27 anos do mesmo jeito e possa, que possa, olhando criticamente para isso, agregar soluções e experiências novas"*. Aí, com isso, eu trouxe uma pessoa, um grande engenheiro, uma pessoa que hoje está contribuindo muito para o Governo, e neste dia de hoje está inaugurando a P-52, com o Presidente da República. Eu levei essa pessoa para assumir a diretoria de engenharia da INFRAERO. E ele trouxe uma



grande contribuição: foi ele que bolou o MAGE, o tal do Manual de Engenharia da INFRAERO, para capturar nesse manual toda a experiência acumulada da empresa; foi ele que deu e implementou o enfoque à INFRAERO de que a engenharia tinha que ser vista como uma atividade predominantemente meio, portanto ela tinha que se subordinar aos interesses das áreas efetivamente operacionais da empresa, tendo nessas áreas a sua clientela. Então, nós conseguimos, felizmente, agregar e somar a uma rica experiência da INFRAERO uma rica experiência PETROBRAS. Falo de Antônio Carlos Justi.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, o nobre Deputado Otavio Leite, começando às 14h34min e terminando às 14h44min.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Dr. Perrone, senhores colegas, Sr. Presidente, em primeiro lugar, quero registrar o motivo pelo qual me ausentei na reunião pretérita desta Comissão. Foi por conta do problema no aeroporto Tom Jobim, do forte nevoeiro matinal que se somou a um seqüência duvidosa em relação ao vôo do qual eu fazia parte, que era o primeiro, mas não sei por que cargas d'água passou a ser o décimo segundo. Resultado: passei 8 horas e meia. Acho que peguei o recorde da CPI, pelo menos em se falando de dificuldades. Fui essencialmente um brasileiro ali que, enfim, enfrentou o drama nos aeroportos. Aliás, quero esse recorde para mim, não quero que ninguém o ultrapasse, em hipótese nenhuma, porque realmente é um transtorno terrível.

Bom, o Dr. Perrone enfatizou muito a importância de se procurar exercer uma gestão eficiente, com meios, métodos modernos, colocando o dedo na ferida, tomando decisões corajosas etc., e muitas vezes fez lembrar que a companhia concebia um plano para 10 anos, um intitulado PGOSE, pode ser?

O SR. FERNANDO PERRONE - PGOSE.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - PGOSE. Certamente consubstanciavam esses documentos uma visão de futuro. Pelo que se sabe, decisões hoje provocam resultados, principalmente nesse setor que estamos a discutir, em 6 ou 8 anos. Então, não se pode brincar com isso.

O senhor teve essa experiência e depois seguiu a sua estrada profissional. Dentre os planos concebidos, ao seu tempo de gestor da INFRAERO, que portanto projetavam obras importantes, dê-me uns 2 ou 3 exemplos — se existirem — de



obras sugeridas no plano e que não foram executadas até hoje e que se constituem, portanto, em pendências, na sua opinião.

O SR. FERNANDO PERRONE - Existem obras que são previstas e que encontram dificuldades de implementação, por fatores, vamos chamar assim, exógenos à vontade da INFRAERO de fazer. Então vou citar alguns exemplos. Quando eu assumi a Presidência da INFRAERO, eu me deparei com um imbróglio em relação a Congonhas. Havia um grupo intitulado Defesa São Paulo, que era uma ONG, que capitaneava uma série de outras ONGs que vinham daquela época do movimento do BNH etc. e tal. Isso é uma força política muito grande, e eles estabeleceram um impasse em relação à construção da expansão do aeroporto. Isso vinha numa queda de braço com a INFRAERO já há anos. A INFRAERO não conseguia fazer as obras porque tinha um impasse político ali, com ações judiciais, Ministério Público envolvido, uma confusão miserável. Muito bem. Eu passei os 3 anos, os 2 anos e tanto, quase 3 anos, da Presidência da INFRAERO negociando exaustivamente, palmo a palmo, a liberação dessa questão. Consegui isso no final do meu mandato, o que possibilitou aos meus sucessores construir a expansão de Congonhas. Mas essa expansão era para ter sido feita bem antes do que efetivamente foi feita, por fatores exógenos ao desejo da empresa.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Expansão de pista, expansão da infraestrutura de trânsito do passageiro? De ambos?

O SR. FERNANDO PERRONE - Expansão de pátio, de estacionamento de aeronaves...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Ah, perfeito.

O SR. FERNANDO PERRONE - Expansão de terminal de passageiros, e assim por diante. Um outro exemplo muito interessante também é o seguinte: temos, há muitos anos, já no planejamento, a construção da segunda pista de Brasília, que agora, graças a Deus, está funcionando. Tivemos uma questão lá, ambiental, e tivemos, além de uma questão ambiental, uma oposição muito forte de moradores de um conjunto residencial — por sinal conjunto residencial esse que não estava 100% regular, mas que se opunha à construção da pista. Isso foi também uma queda de braço, um esforço miserável e tal. E exemplos como esses há vários. Hoje temos em Guarulhos e em Campinas dificuldades muito grandes para ampliar, em



Guarulhos, a terceira pista, e em Campinas para fazer a expansão da pista. Por quê? Porque as áreas foram invadidas por famílias. Então essas famílias... Eu passei 2 anos cadastrando família, discutindo com o Prefeito em São Bernardo do Campo e tal. Então essas questões elas são questões muito intrincadas e são questões típicas do Brasil. Quer dizer, no mundo inteiro, as áreas, os sítios aeroportuários são mantidos, preservados. Lá não há esse problema, isso é particularidade nossa, e atrapalha para burro.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - O outro aspecto que o senhor simpatiza — e acho que o seu depoimento abre um espaço para a CPI enveredar mais nesse viés — diz respeito ao aspecto da regulação do setor, do sistema. Neste sentido, Sr. Presidente, Sr. Relator, quero registrar matéria hoje do jornal *O Globo*, que traz 2 informações preciosas, importantes, sobre as quais a CPI tem de tomar alguma providência. A primeira delas dando ciência de que em breve haverá uma medida provisória criando gratificação para a função de controlador e de pessoal, de comunicação, de eletrônica, de meteorologia da Aeronáutica, da Marinha etc. Acho que essa notícia remete à necessidade de nos debruçarmos sobre a discussão da desmilitarização ou não. Isso está intrínseco. A outra notícia no bojo da mesma matéria diz respeito a um acordo firmado no CADE, um acordo de preservação de reversibilidade da Operação Apro, entre VARIG e GOL, no sentido de que ambas prossigam atuando de forma independente. Esses acordos são importantes. O CADE tem uma finalidade especial e fundamental, mas isso tem uma relação direta com a regulação. Ou seja, se os instrumentos jurídicos que lá existem hoje são suficientes para se combater cartelização, para se combater monopólios e coisas do gênero, acho que deveríamos, Sr. Presidente, até para termos um requerimento, convidar imediatamente o CADE, para, nessa fase da discussão da regulação, ele se faça presente para nos trazer informações sobre exemplos outros de instantes nos quais esse setor da administração se fez necessário atuar, em função de disputa de mercado etc, no que diz respeito ao setor aeroportuário. Esse é um ponto.

O outro é em relação a essa discussão da desmilitarização. Não estou vendo pautada essa matéria. Duas lembranças no meu tempo.



Finalmente, sobre a carga, que também requer a discussão sobre regulação, marco regulatório, é bom lembrar que uma aeronave típica *boeing*, metade dela praticamente é espaço reservado para carga. E a carga tem um valor agregado econômico de uma importância vital para a geração de divisa, de riqueza, de emprego, enfim, de movimento de giro econômico. Isso tem muito a ver com regulação jurídica. Então, em linhas gerais era isso. Acabou meu tempo?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ainda dispõe de 1 minuto, sem nenhuma generosidade.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Eu passei 8 horas e meia no aeroporto. Estava louco para perguntar coisas, mas não podia, e transferi aos meus companheiros de partido. Mas de qualquer maneira, em relação à INFRAERO, que é uma empresa pública, ela gira um volume grande de recursos. Agora, precisamos estudar com profundidade esse outro aspecto sobre o contexto tributário das receitas etc, essa divisão. Tudo tem a ver com regra jurídica, não tem jeito. E passa por nós, cuja função precípua é a de legislar.

Mas o volume de recursos movimentados pela INFRAERO provém de tarifas e taxas. Muito bem, não há aporte do Tesouro. O movimento desse recurso *interna corporis* junto à rede bancária se faz utilizando também das proteções de impedimento e depreciação da moeda, pela inflação ou pela correção monetária? Quer dizer: esses recursos ficam adormecidos ou giram em investimentos? Ou seja, a empresa, além dessa receita, tem alguma receita que não poderíamos intitular como lucro não operacional ou receita financeira?

O SR. FERNANDO PERRONE - Receita financeira.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sim, senhor. Tem?

O SR. FERNANDO PERRONE - Tem.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - O senhor sabe me dizer qual era o percentual? É um volume grande de recursos. Aqui são orçamentos típicos de Unidades federativas da União. Então, empresas robustas. Queria saber se o senhor saberia me dizer que percentual perfazia exatamente a chamada receita financeira.

O SR. FERNANDO PERRONE - Naquela ocasião era um número que não me recordo, porque esse caixa é um caixa que varia. Mas ele estava permanentemente aplicado no Banco do Brasil. Mas naquela ocasião era uma



remuneração alta, porque as taxas de juros estavam bastante elevadas. Agora, quanto significava, infelizmente eu não recorro esse número.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Tá bem. Obrigado, Presidente.

O SR. FERNANDO PERRONE - Agora, apenas para não deixar de fazer um comentário muito rápido, as questões que o senhor abordou com relação às questões regulatórias, a meu ver, mais uma vez enfatizando o comentário que fiz sobre o que o Deputado Fruet disse, é de que esse é o momento. Até, a meu ver, acho que se os senhores nesta Comissão colocarem esse assunto em pauta, na verdade estarão retomando a questão, que é a transformação da aviação civil. Quando houve aquele descompasso com a criação da ANAC, tenho a impressão de que se perdeu um pouco o foco. Quer dizer, foi uma coisa que começou e não concluiu. E, a meu ver, começar e não concluir deixou hoje o setor meio acéfalo, comparado com o que era na época militar. Na época militar, como eu disse, havia um tripé: você tinha um comandante da Aeronáutica e você tinha DEPV, INFRAERO e DAC, muito nitidamente coordenados e trabalhando juntos. Hoje, estou sabendo pelo Deputado Fruet, que não sabia, que a ANAC acha que não pode regular a INFRAERO. A companhia aérea, a meu ver, tem um lapso regulatório importante. O comando da Aeronáutica está lá sob o comando dele mesmo. Quer dizer, a sensação que tenho é de que aquela unidade, aquela gestão que havia antigamente, hoje aparentemente não há. E se não há gestão, enfrentar as questões fica muito mais complicado. Quer dizer, a gente acaba tendo que resolver problemas pontuais. E problemas pontuais continuarão a ser gerados se não for sanada a questão estruturalmente. E a meu ver precisa-se completar esse processo de transição. Ele está interrompido.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Vamos ao próximo inscrito, o nobre Deputado Eduardo Cunha, que trocou de posição com o nobre Deputado André Vargas, começando às 14h47min e terminando às 14h57min.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Com a benevolência e a generosidade de V.Exa. Sr. Presidente, Sr. Relator, Sras. e Srs. Deputados, Sr. Depoente, peço perdão se por acaso fizer alguma pergunta ou falar alguma coisa repetitiva, porque não estava presente todo o tempo. Queria saber qual é a origem



do senhor, anterior, antes de o senhor ocupar a Presidência da INFRAERO. O senhor veio da onde? O senhor ocupou que outro cargo?

O SR. FERNANDO PERRONE - Pois não. Já foi respondido, mas eu tenho satisfação de responder novamente. Antes de ir para a INFRAERO eu exercia a Diretoria de Infra-Estrutura do BNDES e acumulava com a Infra-Estrutura a Diretoria de Administração do BNDES.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - E dentro dessa Diretoria de Infra-Estrutura do BNDES era seu papel conceder financiamentos de infra-estrutura? Participou dos processos de privatização em análise de crédito? Concedia créditos para a construção de plataformas marítimas? Gostaria de saber se o senhor tinha alguma participação nisso.

O SR. FERNANDO PERRONE - A questão da privatização, como Diretor de Infra-Estrutura, não era minha atribuição. Mas antes de ser Diretor de Infra-Estrutura, eu fui superintendente, que é o mais alto cargo da estrutura formal do BNDES fora da diretoria. Fui o superintendente de privatização. Então, acumulei a experiência de privatização e trabalhei com infra-estrutura. Na Diretoria de Infra-Estrutura, a minha responsabilidade era coordenar toda a área. Nós cobríamos toda a infra-estrutura, desde transporte urbano, transporte de carga, energia elétrica, telecomunicações, saneamento básico. Era uma diretoria bastante grande, a maior diretoria operacional do BNDES. E lá eu concedia crédito, solidariamente com os outros diretores, eu coordenava cada uma das áreas, eu promovia estudos, projetos e tal.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Houve alguma concessão de crédito para a empresa que o Sr. Justi, que veio a ser o Diretor de Engenharia, porventura trabalhava ou outro projeto que participasse?

O SR. FERNANDO PERRONE - O Justi era e é funcionário de carreira da PETROBRAS. Nós, BNDES, fizemos alguns financiamentos, poucos, porque naquela época era muito regulado o financiamento para empresas públicas. Montamos a operação de financiamento do GASBOL, o gasoduto Bolívia—Brasil, para os fornecedores de equipamentos para a PETROBRAS, os fornecedores de dutos etc. Numa concorrência internacional a ação do BNDES permitiu que empresas brasileiras conseguissem vencer o fornecimento.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - E é dessa época que vem o seu conhecimento com ele?

O SR. FERNANDO PERRONE - Dessa época.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Primeiro eu queria que o senhor esclarecesse. O senhor falou que afastou, durante a sua gestão, por corrupção. Quem o senhor afastou e por que motivos o senhor afastou, no seu período, por corrupção?

O SR. FERNANDO PERRONE - Eu afastei alguns funcionários, eu não disse que tinha sido por corrupção...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - A pergunta foi por corrupção, e o senhor disse que sim.

O SR. FERNANDO PERRONE - Ah, sim. Eu afastei alguns funcionários depois de um processo administrativo, uma comissão de sindicância...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas era por corrupção?

O SR. FERNANDO PERRONE - Era por corrupção.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor não poderia declinar que motivo, que tipo de corrupção foi, que tipo de situação que era?

O SR. FERNANDO PERRONE - Ora, foram alguns casos, eu não sei mas a empresa dispõe disso, o senhor pode pedir a empresa. Eu não me recordo agora. Até porque não era eu que fazia isso, não instalava...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor instalou o quê? Comissão de Sindicância?

O SR. FERNANDO PERRONE - Comissão de Sindicância.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - E, fruto do relatório da Comissão de Sindicância, o senhor deliberou pelo afastamento?

O SR. FERNANDO PERRONE - Isso.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Foi feita denúncia, no Ministério Público, foi feita operação criminal, todos os casos foram comunicados?

O SR. FERNANDO PERRONE - Se não fizer isso é lei do colarinho branco.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu gostaria de saber... O senhor falou que no seu período...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor se lembra qual foi a causa que levou a essa sindicância? Porque a sindicância geralmente é autorizada, determinada pelo Presidente.

O SR. FERNANDO PERRONE - Claro, mas isso era... O senhor fez pergunta sobre o plano de auditoria. Toda vez que auditoria, fazendo o seu trabalho regular, identificava um problema, uma inconsistência alguma coisa, a gente fazia uma pesquisa mais aprofundada daquela irregularidade, nomeava uma Comissão de Sindicância, e, se a Comissão de sindicância chegasse à conclusão de que aquele funcionário tinha responsabilidade sobre aquele ilícito, ele era demitido. Como qualquer empresa faz.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas o senhor se lembra quais eram os casos que haviam?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não lembro.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Presidente, tenho uma sugestão. Vamos solicitar à INFRAERO. Todos os processos tem as cópias de todas as Comissões dos Sindicatos.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor falou no seu período. Tem algumas informações aí que são um pouco difíceis para o meu entendimento num encaminhamento lógico. O senhor falou que o planejamento estava adequado — aliás, se for efetivamente correspondido tudo que o senhor falou aqui a respeito do seu período, a impressão que nos passa é que foi uma ilha de excelência num período de turbulência antes e depois. Quer dizer, seria o caso até de a gente solicitar e até rever para convidar novamente o senhor para estar à frente da INFRAERO, porque realmente teria sido uma ilha de excelência, que nós só temos que parabenizar, se corresponder.

Mas, no meu raciocínio lógico, eu não estou conseguindo entender 3 fatos. O senhor falou do problema de que as receitas estavam crescentes com uma redução de tarifas em alguns aeroportos importantes. Associado a isso o senhor falou que havia um planejamento, um crescimento adequado para aquilo que estava no período. E em terceiro ponto, um ponto que já debati com o presidente do ISNEA que aqui estive, do problema do 11 setembro. Temos, na numeração fornecida pelos ISNEA, que a redução de tráfego se deu efetivamente em 2003, quando houve



o problema econômico. Ele, vendo o patamar de crescimento, com exceção de um percentual nos vãos internacionais, que foi em torno de 7%, o crescimento da demanda interna supriu aquilo que perdeu do mercado internacional, e 2002 teve um crescimento bastante acentuado; foi talvez bem maior do que foi em 2003. Então havia essa sinalização de crescimento. O senhor falou que houve esse aumento de receita. O aumento de receita só pode se dar, ou porque houve aumento de tarifa ou porque houve aumento de passageiros pagando acima do que estava previsto.

Então lhe pergunto, dentro desse encadeamento lógico, quais foram as razões do aumento dessas receitas pela redução de tarifa? E volto a lhe fazer a pergunta do Relator sobre o planejamento. Efetivamente não haveria uma sinalização, por esse aumento de receita nesses anos, de que efetivamente estava havendo um aumento elevado de passageiros que permitiria uma mudança de planejamento?

O SR. FERNANDO PERRONE - São questões interessantes que me permitem tentar esclarecer um pouco melhor os aspectos a que me referi. Antes de tentar esclarecer, Deputado, queria dizer que se deixei no senhor a impressão de que minha administração foi uma ilha de excelência, não foi minha intenção me comparar, me gabando de que minha administração foi melhor do que esta ou aquela. Inclusive tive e procurei ter muito cuidado em não me referir à INFRAERO depois que sai, porque a INFRAERO depois que sai eu não conheço, perdi o contato com ela porque fui me dedicar a outras atividades. O que tenho são dados históricos e pelos dados históricos e pelo que conheci da INFRAERO antes de mim, até ao contrário quis deixar claro aqui minha admiração pelo trabalho que vinha sendo desenvolvido pela INFRAERO; a minha admiração e respeito pelo que os militares conseguiram fazer num período de grandes restrições fiscais no Estado brasileiro, e que meu esforço foi agregar as qualidades que encontrei na empresa, uma visão empresarial que eu tinha e que as pessoas que dirigiam a INFRAERO, por serem militares, era absolutamente justificáveis que não tivessem, elas não tinham a formação de administrador de empresas, eles tinham a formação de militares. Então quero deixar claro que não estou aqui para me vangloriar nem para me comparar com outras administrações. O meu cuidado aqui foi tentar mostrar que a minha administração foi uma administração em que me dediquei de forma séria,



profissional. Tentei me cercar das melhores pessoas que eu conhecia; tentei estimular o corpo funcional da empresa, que é um corpo funcional de qualidade, a dar o melhor de si; estabeleci metas, objetivos, e cobrava por isso. Então, foi no sentido de obter bons resultados, foi isso que eu quis dizer. Então não quero que o senhor fique com a impressão de que eu não quis transmitir, de que eu estava aqui fazendo comparações com meus antecedentes, ou meus sucessores. Menos ainda que eu não acompanhei a INFRAERO como eu disse, ou que estava me gabando.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, queria que V.Exa. descontasse o tempo do Relator. Claro que a pergunta foi oportuna. Mas como eu não terei outra oportunidade, e o Deputado Leonardo Quintão, que, parece, seria o próximo da lista, me cedeu o tempo dele, porque ele estaria viajando, perguntaria se V.Exa. concorda. Talvez nem usasse todo o tempo dele. É o tempo do Deputado Leonardo Quintal, que, sabendo que eu tinha perguntas, me cedeu.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, não pode mas V.Exa. tem o instrumento da reinscrição e acho que V.Exa. se reinscrevendo vai poder falar.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - É porque tenho vôo em seguida, e, apesar do apagão...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Inscreva-se.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas um Parlamentar cedendo, como foi o caso...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - No que depender da nossa vontade não há problema nenhum, até porque...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Acho que nenhum Parlamentar iria se opor, porque não estou querendo exceder meu tempo, estou pedindo o tempo...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Até porque eu estou sentindo que o Deputado Eduardo Cunha vai fazer um convite para o Dr. Perrone ser o novo Presidente da INFRAERO...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu não tenho esse poder.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Todos estão de acordo?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, mas eu sou o próximo, eu tenho horário. Aí entra essa questão...



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - V.Exa. é o próximo antes do Quintão, ou depois do Quintão?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Deve ser.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Depois do Quintão.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Depois do Quintão?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sim, mas o Quintão não está aí.

. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, é porque ele havia cedido. São só 10 minutos. Já passamos 2 discutindo isso.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Cinco minutos eu concedo. Agora, mais do que isso... (*Risos.*)

O SR. FERNANDO PERRONE - Bom, com relação à questão das receitas, Deputado, as receitas da INFRAERO vêm crescendo linearmente de acordo com o comportamento do crescimento de passageiros e de acordo com o crescimento do movimento de aeronaves. Como eu disse, nos 3 anos em que eu dirigi a empresa, não por qualquer ação ou omissão minha, mas por coincidência, houve os 3 anos em que mais voaram aeronaves. Portanto, naqueles 3 anos as receitas correspondentes ao movimento de aeronaves foi mais alta do que em todos os outros anos em que o movimento de aeronaves foi menor.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Ma isso não é um sinalizador de aumento de tráfego aéreo? Isso não é um sinalizador que está havendo um movimento crescente....

O SR. FERNANDO PERRONE - Não foi isso que o senhor me perguntou. Estou tentando responder o que o senhor me perguntou.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu perguntei...

O SR. FERNANDO PERRONE - O senhor me perguntou como era que eu explicava resultados....

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Resultados... Minha pergunta foi encadeada, porque o senhor disse que estava dentro de um planejamento lógico, que não havia nada, respondendo ao Relator, que mudar em relação ao planejamento para efeito de futuro. E um aumento de, como o senhor mesmo bem explicou, aumento ou de passageiros ou de aeronave significa, havendo um maior número de aeronaves voando nos aeroportos, significava que aumentou o tráfego.



Esse tráfego aumentando dessa forma não foi uma sinalização de que algo poderia ter que ser mudado no planejamento?

O SR. FERNANDO PERRONE - Eu peço licença ao Deputado, para, tanto quanto o Deputado fez uma pergunta encadeada, eu conseguir dar uma resposta encadeada. Então vamos à resposta. Eu estou procurando demonstrar a V.Exa., e tentando solucionar sua estranheza, de como é que teria crescido a receita na minha época. Eu estou mostrando que houve nesses 3 anos mais movimentos de aeronaves do que nos outros anos. Portanto, a receita correspondente foi maior. O crescimento da receita de passageiros vem sendo crescente e linear, diretamente relacionado com o crescimento do movimento de passageiros. Óbvio. Onde é que nós conseguimos começar a obter receitas que a empresa não obtinha antes? Justamente no enfoque comercial que nós demos. Nós passamos a ter uma contribuição crescente e maior do que historicamente nas receitas comerciais, porque nós introduzimos a percepção de que o aeroporto era um espaço que poderia ser crescentemente utilizado como *shopping*. Criamos o conceito de *aeroshopping* e passamos a ter ali resultados econômicos que vieram e reverteram-se em benefício da empresa. Além disso, nós conseguimos, isso sim, vantagem de uma compressão de custos. Nós conseguimos que os custos crescessem numa proporção muito inferior ao crescimento das receitas e conseguimos que esses custos fossem menores do que as taxas de crescimento histórico. Então, com isso, quer dizer, tendo aumento de receitas, tendo redução de custos, passamos a dar resultados mais eficazes.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas eu não entrei em resultado. Eu entrei em receita só. Meu raciocínio foi único e exclusivamente aumento de tráfego e efetivamente necessidade de planejamento para investimento e infraestrutura aeroportuária. Não entrei em conceito de gestão de eficiência ou de ineficiência.

O SR. FERNANDO PERRONE - Isso, mas o senhor falou de receitas...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Receitas.

O SR. FERNANDO PERRONE - E eu me referi às receitas e expliquei por que o resultado, aproveitando o ensejo. A questão do aumento de tráfego, como eu disse aqui há tempos, o planejamento ele é feito por projeção de tendências e



precisa ser sempre ajustado. Então, nós tínhamos um crescimento do movimento de tráfego aéreo linear e pequeno — para que o senhor entenda o que eu estou dizendo. Em 1998, houve 2 milhões de movimentos. Em 1999, 2.054 de movimentos. Depois, cresceu para 2.089 milhões. Depois, cresceu para 2.141 milhões.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas cresceu o número de passageiros numa proporção em que os aviões, segundo o próprio ISNEA falou, aumentaram de capacidade: troca de aviões de menor porte para aviões de maior porte.

O SR. FERNANDO PERRONE - Mas nós estamos falando...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Nós estamos falando.... A discussão que foi travada pelo Relator é uma discussão de necessidade de planejamento e de infra-estrutura aeroportuária pela sinalização de aumento do tráfego. O aumento do tráfego se dá pelo aumento do número de aeronaves e se dá pelo aumento do número de passageiros. Esses números a gente tem.

O SR. FERNANDO PERRONE - Eu estou dizendo ao senhor, tentando demonstrar que não é bem assim. Eu estou tentando demonstrar que houve um aumento significativo do número de passageiros, enquanto houve um declínio pequeno, mas declínio do movimento de aeronaves. Estou dizendo o oposto do que o senhor está dizendo. Estou dizendo que não há uma relação direta como o senhor está imaginando, ou seja, vou repetir, cresceu o número de passageiros e diminuiu o número de movimento de aeronaves.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas nós sabemos. O senhor é que disse que aumentou o número de aeronaves no início. Mas nessa discussão... eu vou acabar tomando meu tempo e não vou encerrá-la. Então, eu queria aproveitar e abordar 2 outros assuntos, desculpe interrompê-lo, senão não vou ter tempo de abordá-lo. O primeiro assunto que eu queria abordar — vou abordar os 2, o senhor pode responder aos 2 — são os débitos das companhias aéreas. Já foi dito aqui que foram feitos acordos sobre se cobre ou não cobre. Eu perguntei ao seu antecessor e ele me deu uma resposta de que não sabia, porque ele fez isso... Ainda mais o senhor, que é uma pessoa experiente de BNDES, experiente de área econômica, sabe que os acordos feitos, por exemplo, entre a União com Estados e Municípios,



previa-se, pelo não-pagamento — e essa previsão ela é até hoje —, a possibilidade de a União entrar na conta bancária dos Estados e municípios e fazer a apropriação daquilo que lhe é pertencente. Houve algum acordo de reescalonamento feito no seu período, com as companhias aéreas devedoras? Queria que o senhor fizesse essa previsão de tentar colocar a penhora dos recursos das companhias como garantia do pagamento nesta primeira pergunta. Esta a primeira pergunta.

A segunda pergunta: eu queria que o senhor falasse sobre o problema dos *freeshoppings*. Como era feita a concessão dos *freeshoppings*? Que tipo de contrato foi feito, na sua gestão, de *freeshoppings*? Se o senhor tem conhecimento de que o Brasil é o único País do mundo — pelo menos que eu conheça, pode ser até que tenha, mas certamente não será país de Primeiro Mundo —, o Brasil é único País que tem *freeshop* no aeroporto de chegada. Porque qualquer país do mundo tem *freeshop* no aeroporto de saída, que é o conceito de viajar e levar os seus produtos isentos de impostos. Então, eu queria que o senhor falasse sobre esses 2 pontos.

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

O SR. EDUARDO PERRONE - Com relação ao primeiro assunto, o débito das companhias aéreas, as renegociações que eu fiz com as companhias aéreas instituíram um conceito de securitização de recebíveis. Ou seja, nós reescalávamos a dívida e tomávamos como garantia do pagamento da dívida a securitização dos recebíveis futuros da companhia aérea.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Em todos os acordos que o senhor fez o senhor recebeu os recursos?

O SR. EDUARDO PERRONE - Fomos recebendo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas o senhor conseguiu receber?

O SR. EDUARDO PERRONE - Consegui.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Como é que o débito aumentou no período da sua gestão?

O SR. EDUARDO PERRONE - Não aumentou não, senhor.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não aumentou?

O SR. EDUARDO PERRONE - Não, não senhor.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Que número o senhor recebeu de débito e que número o senhor entregou quando saiu de débito?



O SR. EDUARDO PERRONE - Não tenho esse número, mas posso lhe dizer que eu tinha...

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

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Presidente, até 15h07min, sem um choro dos 2 minutos do orador. Mais um minutinho. (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Já esgotou.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, eu já me inscrevo para o final, até para aprofundar as respostas, dar oportunidade. E o Deputado Martini, apesar de ter concedido o tempo...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Deputado Miguel Martini já está falando e o Deputado Gustavo Fruet...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu só queria que ele respondesse esse ponto e acabasse a resposta do *freeshop*. É só isso, porque eu acho que é de interesse de todos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tempo para responder.

O SR. EDUARDO PERRONE - A questão do *freeshop* é também de simples compreensão. Quem licita a autorização para o *freeshop* é a Receita Federal, não é a INFRAERO. A INFRAERO licita a área, só, que o *freeshop* vai usar. Agora, o *freeshop* é uma concessão dada pela Receita Federal. A INFRAERO não tem nada com isso.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas o senhor licitou a área no seu período?

O SR. EDUARDO PERRONE - A área física?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Alguma área física o senhor licitou no seu período?

O SR. EDUARDO PERRONE - Claro, claro

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - A minha pergunta: o senhor assistiu ao depoimento do Brigadeiro Pettengill, na terça-feira, de alguma forma?

O SR. EDUARDO PERRONE - Não tive essa oportunidade.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Nem na televisão, nem na TV Câmara?



O SR. EDUARDO PERRONE - Não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Eduardo, vou passar a palavra ao nobre Deputado Miguel Martini.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Por 20 minutos, não é, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Dez minutos. Começando às 15h07min e terminando às 15h17min.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Com boa-vontade. Sr. Fernando Perrone, eu ouvi do senhor, pela primeira vez, algo que eu estou dizendo nesta Comissão já há umas 6, 8, 10 reuniões. Há muito tempo nós já percebemos isto. E acho até que o próprio Relator já deve estar..., deve ter capitado muito disso para compor o seu relatório final, além do que nós vamos propor de emenda e etc.

O que nós percebemos, com muita clareza, é que se saiu de um modelo militar, concentrado no Ministério da Aeronáutica. Criou-se a ANAC, um organismo completamente autônomo e independente, levou com ele uma parte do tripé que funcionava, que era o DAC. Desvinculou a INFRAERO desse comando e deixou lá no Ministério da Aeronáutica o DECEA. É claro que isso não vai funcionar em nenhuma parte do mundo. Só poderia dar naquilo que nós estamos percebendo. Um não conversa com o outro. Não se planeja conjuntamente.

E aí a primeira pergunta que queria fazer para o senhor: a quem o senhor se reportava na sua administração?

O SR. EDUARDO PERRONE - Formalmente, eu me reportava ao Ministro da Defesa. Agora, como era o início de um processo de transição, eu tive sempre o cuidado de não tomar qualquer decisão sem ouvir, sem trocar idéias com o Comando da Aeronáutica, porque eu percebia que nós estávamos numa fase de sair de um sistema que funcionava, de alguma forma ele funcionava, para um novo sistema que teria que funcionar melhor. É esse o objetivo. Não é mudar para piorar, é mudar para melhorar. E esse trânsito, ele começou a ficar acidentado. O primeiro acidente que percebi dessa transição foi o fato de que a ANAC, que precisaria ter sido imediatamente constituída, por razões que fogem à minha percepção, o projeto de lei custou a ser aprovado. Ele foi muito debatido, etc. e tal. Depois, quando a ANAC foi criada, a ANAC já foi criada em outro ambiente político. Então, eu não sei



se as pessoas que passaram a cuidar da questão, se tinham a mesma percepção de lógica de trânsito das pessoas que deixaram.

O SR. EDUARDO PERRONE - E ficou muito claro, na prática, que não.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - É. Eu acho... Isso, de certo modo, falei. Eu acho que hoje as pessoas que estão nesse setor, elas estão carecendo de mais coordenação. É a impressão que eu tenho. Eu não posso afirmar.

O SR. EDUARDO PERRONE - Não é de mais, é de um mínimo de coordenação até, porque não existe nenhuma. O que nós já evidenciamos aqui, talvez por ter pensado nessa solução, quer dizer, desfazer um modelo para criar um outro modelo, as medidas complementares não foram efetivadas. O CONAC deve ter vindo para ser esse órgão coordenador, mas não é um órgão que coordena, porque é composto por diversos Ministérios, é uma assessoria ao Presidente da República. Claro que vai virar um apêndice para qualquer Ministro. Aí, criou-se o órgão técnico COTAER. Mas quem é que coordena a COTAER? Também não tem. Então... E a única coisa bonita... Quer dizer, o CONAC foi modificado várias vezes, mas sem sair do papel! O que percebo é que, urgentemente... E aí vai ser uma belíssima contribuição que a Comissão vai dar para o Governo, a de apresentar uma alternativa. Alguém precisa efetivamente coordenar esse processo, até mesmo, se não é subordinação, mas tem de haver uma precedência. Por exemplo, quando o senhor diz que, num determinado momento, houve recurso porque houve uma eficiência no gerenciamento e sobrou dinheiro, faltou dinheiro para o tráfego aéreo, para investimento no tráfego aéreo. Ora, o recurso é o mesmo, é do mesmo Governo! Então, se alguém estivesse por detrás disso daí, faria essa coordenação. Provavelmente, o acidente da Gol não tivesse ocorrido, porque melhores equipamentos teriam sido comprados, como houve, até, com penalização, enfim, com investigação e discordância do TCU, essa ajuda para a formação de novos Controladores de Vôo. Quer dizer, isso deveria ser naturalmente! Agora, ou o Ministério da Defesa assume efetivamente isso, ou que se crie um mecanismo ou um outro Ministério, ou que se subordine, mas nós temos de resolver esse problema urgentemente. A ANAC não pode continuar com sua total e absoluta independência; a INFRAERO, com sua total e absoluta independência; e o DECEA, com sua total e absoluta independência, sendo que os 3, necessariamente, para planejar, têm de



estar sentados à mesma mesa, sob a mesma coordenação. Essa é que é que a questão. Então, entra um outro componente aí. O controle de vôo, que é hoje, no Brasil, feito por militares, coordenado e dirigido pelos militares, que têm, em primeiro lugar, uma missão de ser militares e, em segundo lugar, de controlar vôo. O controle de vôo ainda é, no conceito atual, um apêndice para os militares. Eles são militares e têm um apêndice: nas horas vagas, controlam vôo. Essa é a realidade que está colocada. Alguém é punido não porque foi um mau operador, mas porque foi um mau militar. Então, esse modelo, ele está convivendo, já, atualmente, com os Controladores de Vôo, que, se não me engano, foi no seu período, começaram a ser, quando absorveu a TASA, se não me engano. Foi isso?

O SR. FERNANDO PERRONE - Foi um pouco antes.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Foi um pouco antes.

O SR. FERNANDO PERRONE - A TASA foi absorvida em 1996.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Em 1996. E o senhor formou o Controlador enquanto era Presidente da INFRAERO?

O SR. FERNANDO PERRONE - Nós tínhamos o treinamento do nosso pessoal, que entra na INFRAERO por concurso público. Então, o pessoal que entrava era treinado.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O senhor tinha idéia de quantos Controladores civis o senhor tinha? Mais ou menos.

O SR. FERNANDO PERRONE - Estou com... Não me lembro.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O senhor deveria ter trazido um assessor, viu? *(Risos.)*

O SR. FERNANDO PERRONE - Não, eu tenho ali o meu ex-Diretor de Operações...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Ele pode assentar-se do seu lado para subsidiá-lo, viu?

O SR. FERNANDO PERRONE - É. Quantos Controladores Civis nós tínhamos na INFRAERO? *(Pausa.)*

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - *(Risos.)*

(Intervenção fora do microfone. Inaudível)



O SR. FERNANDO PERRONE - Tá. Pede aí, por favor. Eu já lhe passo essa informação.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Tá bom. Porque o Presidente que lhe antecedeu disse que estavam formando 40 Controladores de Vôo. Isso é importante a CPI perceber. Quarenta Controladores de Vôo para substituírem apenas aqueles que estavam se aposentando e que, naturalmente, estavam deixando o Controle de Vôo. Se agregarmos a isso... Tem o número?

O SR. FERNANDO PERRONE - Tem. Entre 1.400 e 1.700. Varia sempre aí nesse número.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Só de civis?

O SR. FERNANDO PERRONE - Só de civis.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sob o...

O SR. FERNANDO PERRONE - É, a INFRAERO conta com um número que varia, no tempo, entre 1.400 e 1.700 civis.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Controladores civis.

O SR. FERNANDO PERRONE - É. Quer dizer, têm ex-militares, lá. Mas, civis. Na INFRAERO, são civis.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É, é importante essa informação outra que ele está dando. Uma grande massa de militares espera reformar para poder ganhar um pouquinho de dinheiro, porque o Controlador, quando ele se aposenta, ele percebe um salário tão baixo durante o tempo, e depois que sai na aposentadoria também, que ele precisa continuar trabalhando, e muitos deles foram para a TASA, foram para a INFRAERO. O senhor tem, por acaso, um percentual de quantos ex-militares trabalharam na INFRAERO ou quantos Controladores o senhor formou no seu período?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não tenho, não tenho esse número aqui, infelizmente. Mas, mais uma vez, a empresa dispõe disso. É só solicitar que ela tem esses dados.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Então, nós pediríamos que o Presidente, que o Relator, enfim, a assessoria solicitasse isso. Se for o caso, a gente faz um requerimento, mas acho que não vai precisar, não. A gente pode combinar isso. Por que é que isso é importante? Como nós vamos compatibilizar



isso agora? Qual é o organismo que vai dirigir os Controladores de Vão, que necessariamente terão de deixar a militarização para se tornarem civis? Esse organismo a quem eles vão estar subordinados terá de ser o mesmo organismo. Ou seja, nós teremos de transferir aquilo que acontecia com o Ministério da Aeronáutica para algum organismo civil. O que não vai ser possível é a ANAC continuar por um lado, a INFRAERO por outro, e o DECEA ligado aos militares, ao Comando da Aeronáutica. Não haverá um modo de unirmos esses 3? E se esses 3 não se unirem, continuaremos com os problemas se agravando.

Aí, pergunto ao senhor. O aeroporto — dito aqui por um ex-Presidente da INFRAERO — de Guarulhos foi planejado para funcionar apenas durante 15 anos. O senhor tem idéia de quantos anos já está funcionando Guarulhos?

O SR. FERNANDO PERRONE - Mais do que isso, provavelmente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Miguel Martini, o tempo de V.Exa. se esgotou.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Só mais 2 minutinhos, por favor.

O SR. FERNANDO PERRONE - Mas qual é a questão que o senhor quer?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. está reinscrito.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Essa é a pergunta que queria fazer: quantos anos a mais ele já está funcionando?

O SR. FERNANDO PERRONE - É, mas o Aeroporto de Guarulhos tem possibilidade de crescer muito mais do que ele é.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu sei.

O SR. FERNANDO PERRONE - Muito mais. Ele pode construir a terceira pista, ele pode construir o terminal de passageiros 3. Ele tem uma capacidade de crescimento muito grande. É difícil de fazer porque tem invasão, têm limitações grandes, exógenas, no aeroporto.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu sei. O que quero dizer é que não se planeja a construção de um aeroporto da noite para o dia, nem se efetiva essa construção da noite para o dia, porque têm todos esses problemas que o senhor está dizendo. Mas Guarulhos tem outro problema, que o senhor começou a falar dele, aí, mas que ninguém deu solução para ele, que é como transportar de Guarulhos para o centro de São Paulo, para não ter de enfrentar 1 hora e meia, 2



horas de trânsito. Quer dizer, mais pessoas... Hoje, está estrangulado, mas se aumento mais uma pista e mais um TPS, teremos necessariamente um congestionamento excessivo, enquanto o que foi pensado — e encerro com isso, Sr. Presidente —, o que foi pensado, lá atrás, é que 15 anos era tempo suficiente. Por isso é que precisa de um organismo pensando o conjunto, que seria a alternativa Campinas. Mas, para Campinas ser alternativa, nós teríamos de ter necessariamente um trem-bala, uma alternativa para transportar isso para lá.

E, finalmente, se o senhor puder responder num segundo ou rapidamente. O Aeroporto de Confins nós perdemos. Além da incompetência do Governo que existia na época, lá, que era o Sr. Itamar Franco, de não levar o *hub* de carga para Confins. Porque existiam 3 aeroportos: Confins, Campinas e Córdoba. Nós perdemos porque na nossa pista faltam 600 metros só para transporte de carga de longa distância. Por que a pista foi dimensionada com 600 metros a menos e foi na sua época? Não, foi antes, foi bem antes, foi bem antes. Tá bom.

Presidente, obrigado.

O SR. FERNANDO PERRONE - Quero fazer um rápido comentário. Quer dizer, mais uma vez, de certo modo, tocamos em 2 pontos, que me impressiono muito com eles. Quer dizer, na minha avaliação, a transição não foi concluída ainda, ela foi retardada, e esse tempo adicional está sendo ruim para o setor. Primeiro ponto. Segundo ponto: a meu ver, carecemos de um marco regulatório. Esse marco regulatório é urgente. Se eu pudesse dar alguma sugestão, eu diria que esse talvez seja o ponto, assim, mais importante, mais relevante e a maior contribuição que essa Comissão poderia dar. Quer dizer, chamar a atenção desses aspectos, porque aí vamos estar resolvendo o problema no atacado. A gente pode se aproximar dessas questões ou pelas conseqüências, ou seja, os problemas que são causados pelas causas-mães, ou podemos tentar enfrentar no agregado, onde é que está a questão, para evitar que daqui a alguns anos, poucos, precise de outras CPIs para discutir outros problemas no setor...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Se me permite o senhor, sem querer te interromper, já interrompendo. É dizer que ou nós fazemos isso urgentemente ou o problema vai se agravar, porque isso tudo é a médio e longo prazo. E com o crescimento previsto do País e com esse crescimento mundial que nós estamos



vendo, vamos perceber o gargalo ali na frente, que já está acontecendo hoje, e nós não vemos como solucionar se não fizermos isso.

O SR. FERNANDO PERRONE - Quero mencionar, Presidente, rapidamente, o seguinte: o senhor, quando falou em Confins, me lembrou, e eu ia esquecendo de mencionar isso, por distanciamento no tempo da questão... É que nós, na INFRAERO, também desenvolvemos, junto com a Receita Federal, um conceito, a meu ver, muito importante para o desenvolvimento econômico de regiões e do próprio País, que, infelizmente, eu não percebo que esteja indo adiante, que é o conceito de aeroporto-indústria. O conceito de aeroporto-indústria, isso nós desenvolvemos lá atrás, com a Receita, com o Everardo Maciel, na época o Secretário da Receita.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É que agora nós temos Governador.

O SR. FERNANDO PERRONE - Pois é. E naquela ocasião... Qual era a idéia, então, que está por trás disso? Era criar no aeroporto um espaço para efeitos fiscais, exterior ao País para efeitos fiscais, onde componentes, produtos industriais que precisassem de componentes importados, essa parte seria exportada para dentro do aeroporto, viria de fora o componente importado, sem ser importado, porque o aeroporto era exterior, ele seria finalizado ali e daí aumentaria a competitividade de regiões, aumentaria a competitividade da nossa indústria e viabilizaria uma série de sítios aeroportuários que hoje estão ociosos por falta de gestão do conjunto. Isso está prontinho. É só fazer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos passar ao próximo inscrito, nobre Deputado Dr. Ubiali. Começando às 15h23min, terminando às 15h33min.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sr. Presidente, Sr. Fernando Perrone, eu serei muito breve, como sempre são as minhas intervenções, mas eu quero esclarecer definitivamente uma afirmação que o senhor fez. Vou repeti-la, quero que o senhor confirme para mim, por favor, que isso foi exatamente o que o senhor disse. O senhor disse: Nós não temos um marco regulatório do sistema de prestação de serviço aéreo. Esse seria, no seu entender, o maior problema. E que o caos do transporte aéreo de passageiros se deve à concentração de vôos nos aeroportos de Congonhas e Brasília — em outras palavras que o senhor disse isso



—, e que isso, naturalmente..., também com a diminuição dos vôos ponto a ponto, e que essa mudança de rota e de operacionalidade se deveu aos interesses das empresas transportadoras e não ao interesse do povo transportado, das pessoas transportadas. Foi isso que o senhor falou?

O SR. FERNANDO PERRONE - Deixa eu tentar dizer algo parecido com isso. Está muito próximo do que eu disse, mas eu quero qualificar bem cada uma dessas questões. Primeiro, com relação ao marco regulatório. Existe uma regulação para o setor. Uma regulação que, a meu ver, ela é predominantemente operacional no sentido de como opera o avião. Eu sinto falta de uma regulação econômica, moderna, adequada à situação contemporânea, hoje. É a esse marco que eu me refiro. Eu sinto falta desse marco regulatório. A outra questão é a seguinte: se não existe um marco regulatório que tenha *link*, por exemplo, com um plano aeroviário de longo prazo — então, pegando as questões que os senhores já mencionaram —, se não tem esse *link*, o planejamento das ações para se chegar a esse futuro é um planejamento menos eficiente. Porque se eu não sei qual é a regra, não está claro quais são as regras, se eu não tenho um norte e não tenho um plano de longo prazo, um plano aeroviário, qualquer planejamento é feito mais em cima de tendência. Então, o que referi é mais ou menos, exagerando um pouco o conceito, é mais ou menos eu tentar dirigir um automóvel olhando pelo espelho retrovisor: a estrada foi assim, foi assim, foi assim, e eu vou tentando adivinhar o que vem na frente, porque a estrada vinha sendo assim. Se eu tenho um plano aeroviário, se eu tenho uma regulação que diga claramente quais são os espaços que o regulador pretende abastecer de transporte aéreo, dentro do princípio da generalidade do serviço, que é um princípio legal, se eu tenho uma idéia de atualidade do regime, etc., fica muito mais fácil tudo. Então, é nesse sentido que eu me refiro à carência desse marco regulatório.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sim, mas o caos é por causa... O senhor estabelece, definitivamente, que é devido a essa mudança de rota, concentração nos aeroportos de Congonhas e Brasília?

O SR. FERNANDO PERRONE - Veja, eu não diria que é um caos. Não digo isso. Eu acho que existem problemas que vêm de várias causas. Alguns desses problemas, que parecem problemas, nem são problemas. O que eu quero dizer com



“nem é problema”? Hoje, nos Estados Unidos, se chegar no Dia de Ação de Graças, que é o grande feriado americano, e o senhor quiser voar lá, o senhor vai sofrer tanto quanto sofre aqui como passageiro.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Só que aqui é todo dia, né?

O SR. FERNANDO PERRONE - É. Aqui, nos picos, etc. Tanto que há sempre uma mobilização muito grande em torno dos feriados, etc. Então, tem muita coisa. E aí eu quero fazer um outro comentário, que me ocorreu quando eu estava conversando outro dia sobre essa questão, que é o seguinte: Até o fato de o problema, quer dizer, de o transporte aéreo ser uma novidade para a sociedade, e uma novidade que de repente explodiu em problemas, ninguém sabia como é que era. Quando ninguém sabe como é que era é até bom sinal. Porque infra-estrutura, quando ninguém sabe que existe é sinal que está funcionando. Aí, de repente, começaram a acontecer problemas. O que acontece? Ninguém entende o que está se passando. Eu vou exemplificar o que quero dizer com 2 outros setores. Vamos dizer o seguinte. Existe uma decisão econômica do Governo, hoje. Nós vamos abrir os jornais de amanhã, e os jornais desconstroem aquilo, explicam aquilo, e todos os grandes jornalistas, os grandes articulistas, não sei o que, dissecam aquilo para nós. Nós passamos a ter, no dia seguinte às medidas que foram tomadas, a perfeita compreensão de tudo que foi feito. Um fato político qualquer: os senhores tomam uma decisão na Câmara. Essa decisão, no dia seguinte, está esmiuçada, explicada, escrutinada, etc. e tal. Quando acontece isso no setor aéreo, fica todo mundo como barata tonta, ninguém sabe o que está acontecendo, ninguém consegue explicar para ninguém. Então, em grande parte também, a percepção de caos é percepção egressa da ignorância dos formadores de opinião, que não sabem explicar para a sociedade, não sabem explicar para o passageiro o que de fato está acontecendo. Quer dizer, está todo mundo confuso. Então...

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - O senhor tem voado pouco, heim?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não, eu vôo bastante. Infelizmente, tenho sofrido um bocado também. Mas eu quero dizer isto: isso também contribui para a má compreensão do que está acontecendo. Agora, existem problemas, não há dúvida nenhuma. Eu acho... A minha opinião pessoal aí, aí já não é mais uma opinião de ex-Presidente da INFRAERO, mas é a opinião de quem teve uma



experiência com infra-estrutura de um modo geral e de quem tratou de regulação de vários segmentos da infra-estrutura brasileira. Eu sinto falta do marco regulatório. E quando falta o marco regulatório, o que se impõe sobre o interesse que poderia ser um interesse coletivo? Não quero dizer que ele brigue sempre, mas é o interesse empresarial. E não é por mal. Se eu não sei, se eu não tenho normas a cumprir, se eu não tenho regulação a cumprir eu vou cumprir o que faço da forma que me é mais adequada a fazer, o que for mais econômica para eu fazer. Isso não está errado assim. A lógica empresarial é uma lógica necessária, mas não é suficiente para resolver o problema aéreo. É nesse ponto que quero me prender.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Tá bom. O senhor disse, e a gente já percebeu aqui, que o Aeroporto de Guarulhos poderia estar atuando de uma forma melhor se tivesse mais um terminal e tivesse a terceira pista. Nós sabemos que a área reservada para a terceira pista foi invadida e ocupada por pessoas.

Quero saber do senhor o seguinte: na sua época de INFRAERO, como responsável pela administração daquele aeroporto, o senhor fez alguma coisa para impedir que a invasão continuasse? O senhor tentou tirar os invasores? O senhor atribui a quem a responsabilidade final por aquela invasão, excetuando, naturalmente, quem tenha invadido. A quem? Quem tomava conta e não tomou conta adequadamente para impedir a invasão?

O SR. FERNANDO PERRONE - Bom, em primeiro lugar, o que fiz foi um esforço, durante os quase 3 anos que estive dirigindo a INFRAERO, um esforço conjunto com a Secretaria de Transportes do Governo de São Paulo e a Assembléia Legislativa de São Paulo. Esforço esse muito junto ao então Prefeito de Guarulhos, no sentido de que ele nos auxiliasse, nos apoiasse nas tratativas que precisariam ser feitas para mexer com os municípios dele. Paralelamente com essas tratativas, essas negociações penosas que foram feitas, nós iniciamos, contratando especialistas, o cadastramento de todas aquelas famílias, o que iria tanto de Guarulhos quanto de Campinas — em Campinas fizemos a mesma coisa —, justamente para poder iniciar as ações necessárias para remanejamento daquelas famílias, sem que fosse uma brutalidade praticada por parte das autoridades. Esse trabalho, eu não sei lhe responder se ele teve continuidade e em que estágio ele



está. Mas ele foi iniciado, houve uma dedicação muito grande da INFRAERO nesse sentido.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - O senhor concorda que deixar invadir foi um primeiro problema? E quem seria responsável por isso, por ter deixado invadir?

O SR. FERNANDO PERRONE - Olha, aí é uma solidariedade de responsabilidade. Agora, num Brasil... Aí é que está, Deputado...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A INFRAERO era a responsável principal.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sim, mas quem... Porque alguém tem que ser responsabilizado, porque se você deixa invadir a sua área...

O SR. FERNANDO PERRONE - É, mas eu não sei lhe responder, eu peguei esse problema já...

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Consolidado.

O SR. FERNANDO PERRONE - Consolidado. Não sei, eu só sei... Não estou querendo defender quem estava antes de mim, mas esse problema se reproduz, com pobres ou com ricos, em volta de todos os sítios aeroportuários brasileiros. Isso é um problema que nós temos. Quer dizer, as leis de utilização do uso do solo, as leis de uso do solo no entorno dos aeroportos freqüentemente não são cumpridas.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Mas lá não era propriedade da União?

O SR. FERNANDO PERRONE - É propriedade da União.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Então, não podia ser invadida, nem tem usucapião.

O SR. FERNANDO PERRONE - É.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Alguém tinha que ter tomado... Se eu sou o encarregado de tomar conta, se eu sou o Presidente da INFRAERO ou de alguma coisa... Acho um absurdo não ter sido feito nada para impedir a invasão inicial ou a continuação da invasão.

O SR. FERNANDO PERRONE - Como disse, infelizmente peguei o problema já consolidado.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Deputado Ubiali, tive uma informação. Permita-me um segundo, quero conferir. Na verdade, a área não era ainda de propriedade da INFRAERO. Era uma área classificada no plano diretor da cidade



como adequada à expansão do aeroporto. E, no entanto, o plano diretor não foi cumprido. Acho que é isso. A propriedade da área não sei de quem era.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a informação do Deputado Otavio Leite, retiro o que disse. Porque se a área fosse da INFRAERO, cabia a ela resguardar o seu interesse.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - A informação que eu tenho não é essa. A informação eu que tenho é que era da União a área, e a União não fez nada, nem ninguém da INFRAERO fez alguma coisa.

Uma última pergunta. O senhor disse que as construções próximas aos aeroportos é que limitam a operacionalidade dos mesmos e que isso é uma constante. O senhor repetiu isso agora. Não há nada previsto no código atual, no marco regulatório, que possa impedir isso e que não está sendo acionado? O que precisa ser feito? Porque isso é uma situação que tende a se agravar, pelo que o senhor está dizendo.

O SR. FERNANDO PERRONE - Sem dúvida, é uma situação que tende a se agravar. Essa é uma questão preocupante para os aeroportos, e existe legislação que trata dessas questões. Agora, essa legislação não é cumprida. Quer dizer, não é cumprida sempre. Também não posso generalizar tanto.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Está bom. Muito obrigado. Agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, o nobre Deputado Vic Pires Franco. Começando às 15h35min e terminando às 15h45min. Vai ser o único que vai cumprir o tempo hoje à tarde aqui.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Presidente, estou reinscrito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sim, V.Exa. está reinscrito.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É o último da primeira lista.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nessa reinscrição, vamos descontar aquele tempo que V.Exa. excedeu.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O problema de ser o último ou o penúltimo é que não temos mais quase nada o que perguntar, mas eu vou fazer uma última pergunta.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Está com a caixa-preta aí ou não?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, não tem caixa-preta.



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - A última pergunta vai ser minha.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, desculpe. Então, a penúltima.

Dr. Perrone, o senhor, claro, não vou nem perguntar se o senhor... O senhor já participou de alguma reunião do CONAC?

O SR. FERNANDO PERRONE - Participei.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E, dessas reuniões, uma, duas ou... Houve alguma deliberação na época em que o senhor estava na Presidência da INFRAERO?

O SR. FERNANDO PERRONE - Houve. Eu participei de umas 3 reuniões, logo no início.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O CONAC, através de um decreto... Foi de 2000, não é isso? Em 2005, aí o senhor já não estava mais no Governo, houve um novo decreto. Porque o CONAC se reuniu pela última vez nesse Governo em 2003. Se não me engano, semana passada, houve uma reunião, mas não deliberativa, segundo o Brigadeiro disse aqui. O Presidente da INFRAERO participa dessas reuniões. Em 2005, o Presidente da República fez um decreto apenas para colocar como membro do CONAC o Ministro do Turismo. Foi o Decreto nº 5.419. É claro que o CONAC é um órgão de assessoramento ao Presidente da República, para que se faça, a longo, a curto e a médio prazos, um trabalho no setor aeroviário. Não é isso? O senhor concorda comigo? Então, essa entrada do Ministro do Turismo é uma coisa importante, porque tudo passa pelo turismo.

Ontem, tivemos... É claro que a Ministra do Turismo, que hoje é a Ministra Marta Suplicy, deu uma orientação ontem para os brasileiros, não sei se deu para o Presidente também. E foi uma coisa muito grave, na minha opinião, porque deixou esses milhares de passageiros... O Deputado companheiro Otavio Leite não sei se fez o que a Ministra pediu que fizesse nessas 8 horas e meia, mas quero me solidarizar com ele e com todos esses...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Agora...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu não vou lhe dar aparte hoje.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Agora ele podia responder pelo menos se relaxou.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu não vou lhe dar aparte hoje, só vou usar o meu tempo. Depois o senhor fala quando o senhor quiser. Hoje, agora, estou literalmente rompido com V.Exa. É surpresa, não é? Não, é porque ainda agora fiz a ele uma pergunta, e ele disse: "Venha perguntar para o Presidente". Achei uma indelicadeza da parte dele. Mas pode falar, Relator.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agora é ele que não quer. (Risos.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois, então. Não sei se a Ministra, na semana passada, participou dessa reunião do CONAC, que com certeza tem que ter a presença do Presidente da República, se ela deu essa opinião ao Presidente, para que ele fizesse isso que ela disse ontem no *Jornal Nacional*.

Gostaria de saber a sua opinião. Não vou perguntar sua opinião sobre o que ela falou, porque com certeza o senhor terá a mesma opinião desses milhões de brasileiros que assistiram ao que ela falou. Apesar de que quero registrar aqui, Presidente e Relator, que ela se desculpou publicamente. Achei um ato muito importante. Já até apresentei um requerimento para que ela viesse aqui conosco, para dizer o que é que ela realmente está fazendo, já que participa do Conselho, do CONAC, e o que ela está fazendo para ajudar a crise, já que o Deputado Carlos Zarattini disse que ela está efetivamente trabalhando para que essa crise do apagão aéreo seja solucionada o mais rápido possível.

A pergunta que faço ao senhor é muito simples. O que o senhor acha do trabalho do Ministério do Turismo? E eu não posso deixar também de dizer que o senhor faça alguma observação. Porque o senhor, como brasileiro, como cidadão brasileira, assistiu ontem ao *Jornal Nacional* e com certeza não vai deixar de fazer qualquer tipo de observação sobre essa sugestão que a Ministra Marta Suplicy deu a nós.

Era essa a minha pergunta, por enquanto, até que alguém não entre...O senhor podia me responder?

O SR. FERNANDO PERRONE - Bem, eu vou responder as 2 perguntas que estão embutidas aí. A primeira, respondo da seguinte forma. Estou sendo ouvido aqui não na qualidade de cidadão, mas na qualidade de ex-Presidente da



INFRAERO. Como ex-Presidente da INFRAERO, não tenho qualquer comentário a fazer sobre o que a Ministra disse. Com relação à questão da contribuição do turismo, não sei qual é a contribuição neste momento, porque estou afastado, como já mencionei aqui, há 5 anos da direção da INFRAERO. Mas na ocasião que eu dirigi a INFRAERO, e antes disso já era assim, o Ministério do Turismo e a INFRAERO tinham parcerias, onde eles co-investiam em aeroportos. Nós tivemos parcerias importantes com ele. Uma das parcerias importantes, infelizmente num fato confuso, foi o aeroporto de Salvador. Mas ele sempre trabalhou junto à INFRAERO, e a INFRAERO junto ao Ministério de Turismo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor... A observação que eu faço é que foi muito importante, da parte deste Governo, ter colocado o Ministério do Turismo, que não estava no CONAC. Até então, ele não era, ele não participava efetivamente. Hoje, ele participa efetivamente. E é claro que, com esse apagão e com todos esses problemas, o turismo deve ter sentido um baque muito forte. A gente tem ouvido falar isso aí.

Então, a pergunta que eu faço ao senhor é se esta declaração, ontem, da Ministra ajuda com que essa crise diminua, pelo menos, acalme os passageiros, os brasileiros que estão no aeroporto, ou ela não vai fazer diferença nenhuma? Quer dizer, quem falou ontem foi a Ministra do Turismo, que faz parte do CONAC e faz parte de um grupo de estudo para acabar com a crise aeroviária. Então, eu volto a fazer essa pergunta não como cidadão, mas como ex-Presidente da INFRAERO, que já participou e até hoje participa do CONAC. Então, se isso soma, diminui ou, muito pelo contrário, não faz diferença nenhuma.

O SR. FERNANDO PERRONE - Está certo. Eu vou tentar contar uma história para chegar a essa questão. Dizem que em Paris havia um pintor que fez uma exposição. Nisso, ele viu um cidadão olhando para o quadro, muito interessado, admirando o quadro. Esse pintor perguntou a ele por que ele estava, assim, olhando tão atentamente para o quadro, se ele estava gostando. E o cidadão falou: "Olha, o sapato da figura que o senhor pintou está errado, por causa disso, disso e disso". O pintor ficou impressionadíssimo e falou: "Mas o senhor, o que é?" Ele falou: "Eu sou sapateiro. Por isso, estou lhe dizendo que o sapato está errado". E o pintor ficou impressionadíssimo. Aí, nisso, o sapateiro começou a fazer considerações sobre o



quadro, ao pintor disse para ele: “Não vá o sapateiro além dos sapatos”. Portanto, eu vou não comentar isso, se o senhor me permitir.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ou seja, o senhor não é sexólogo.
(*Risos.*)

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós vamos às reinscrições... Ah, não! Ao nobre Eduardo Valverde, começando às 15h43min e terminando às 15h53min.

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

O depoimento do Sr. Fernando Perrone foi muito ilustrativo. Inclusive, joga por terra alguns argumentos que alguns colegas nossos da Comissão, naquele afã de compreender todo o sistema do tráfego aéreo brasileiro e de encontrar resposta aqui na Mesa, sem conhecer com profundidade a situação real do País... Gostei de algumas posições do Sr. Fernando, foram muito esclarecedoras para nós. Nós vamos sair daqui um pouco mais conhecedores da nossa infra-estrutura aeroportuária. E talvez, por sermos mais conhecedores, teremos uma cautela maior antes de fazermos algumas críticas, principalmente aquelas em que a INFRAERO, de maneira correta, encontrou uma alternativa de aumentar a sua receita em relação à venda de espaço e de arrendamento, o que todo aeroporto, como o de Paris e como o de Nova Iorque, adota. E o Brasil corretamente adotou. E uma outra postura importante de V.Sa. é que a crise não se instala de uma hora para outra, a crise é um processo, certo? E a gestão do sistema aeroportuário brasileiro foi uma gestão séria. Séria. O problema é que a demanda por aviação, por transporte, aumentou além da capacidade do Estado de fazer previsibilidade.

Mas o senhor fez parte de um momento histórico do País em que algumas empresas estatais foram privatizadas. Eu me lembro que, na época, também se pensou em fazer isso na INFRAERO. Tanto que, não sei se foi em face disso ou em função de outras razões, foi adotado um PDV, um Plano de Demissão Voluntária. E posteriormente, mais recentemente, foi necessário fazer um novo concurso público. Se aquele PDV... Se foi necessária a realização daquele PDV, considerando que, posteriormente, passou-se a perceber que a INFRAERO tinha carência de pessoal técnico. Segundo um depoimento do Superintendente atual da INFRAERO, a



INFRAERO dispunha de apenas 7 auditores. Foi necessário contratar mais 33 para formar um quadro de 40. O senhor, na sua visão de hoje, entenderia que existiu a necessidade de fazer o PDV? Caso o senhor estivesse hoje na INFRAERO, veria necessidade de fazer novas contratações para dar conta dessa expansão do tráfego aéreo brasileiro, essa necessidade de ampliar a capacidade da nossa infra-estrutura aeroportuária?

Segunda pergunta: qual é sua concepção e qual a sua opinião no tocante — obviamente, é uma opinião pessoal — à gestão estatal do sistema aeroportuário brasileiro? O senhor entende isso como correta ou teria uma nova visão sobre a situação jurídica de uma empresa aeroportuária? Ou sob domínio do capital privado ou sob o controle do Estado. Qual seria, dentro desse contexto aeroportuário?

A terceira pergunta é no tocante a... se as ações que foram tomadas pelo Governo passado e as ações que foram tomadas por este Governo... Na sua função de uma pessoa que passou pelo sistema: houve alguma decisão que deixou de ser tomada? e as decisões que foram tomadas foram decisões corretas?

O SR. FERNANDO PERRONE - Bem, são perguntas muito abrangentes, e eu vou tentar ser o mais direto possível nas respostas. Com relação à questão das demissões que nós fizemos, o enxugamento do quadro, eu — em homenagem ao nosso Presidente, que é médico — fiz uma figura, dizendo que trocamos tecido adiposo por musculatura. Quer dizer, nós tiramos pessoas que não faziam qualquer falta à empresa. Eu diria que é o contrário. Toda vez que nós temos ineficiência numa empresa, fica muito mais difícil de gerir essa empresa. Nós tiramos 2 mil pessoas, reduzindo o quadro de cerca de 10 mil para cerca de 8 mil; reduzimos 40% dos níveis hierárquicos da empresa, o que também é muita caixinha. É, como se diz na gíria, muito cacique e pouco índio. Fica mais difícil gerir a empresa, porque cada decisão que se precisa tomar passa por um processo negocial entre as diversas caixinhas, o que dá um trabalho miserável. Gera-se calor, mas não se gera energia. Depois que nós passamos dessa fase, e com a experiência que fui ganhando na gestão da empresa, eu vi que nós poderíamos tirar muito mais gente do que tiramos. A INFRAERO, a meu ver, poderia operar, naquela ocasião, não com 8 mil empregados, mas com 6 mil empregados. Dava para operar tranqüilamente a INFRAERO com esse quantitativo. E mais: se a gente pudesse ir mudando alguns



conceitos, a gente poderia ir fazendo a INFRAERO cada vez uma empresa mais enxuta. E o que quero dizer com mudança de conceitos? Vou exemplificar aqui. A INFRAERO tem 66 aeroportos. Muito bem. Nesses aeroportos ela tem desde pequenos aeroportos, onde tem 1 banca de jornal, 1 engraxate e 1 farmácia, até aeroportos complexos, onde a gente tem um *shopping* mesmo, sofisticado. Eu não acho adequado que a INFRAERO administre cada uma das lojas, cada um dos espaços publicitários de um grande complexo comercial. Eu acho que a gente poderia, cada vez mais, constituir na INFRAERO uma percepção de que ela é... o papel essencial dela são 2. Convivem 2 empresas, que também não precisariam estar juntas, mas estão juntas: uma empresa que presta serviços de apoio à navegação aérea — isso é uma atividade de certa característica —, e a outra é a administração de infra-estrutura aeroportuária. São 2 negócios distintos que, na INFRAERO, vivem juntos. Muito bem. Eu estou me referindo à parte de administração de aeroporto. A INFRAERO nada mais é do que o síndico de um condomínio. Dentro de 1 aeroporto complexo tem 5 Ministérios operando, tem uma quantidade enorme de comércio, tem uma quantidade enorme de interesses. O aeroporto complexo de hoje é, no frígido dos ovos, o que foi o porto na nossa infância. O porto era o lugar por onde entravam e saíam as pessoas no País, entravam e saíam as riquezas. Hoje é o aeroporto. A INFRAERO pode, cada vez mais, caminhar no sentido de ser uma empresa enxuta, menor, que vai administrar como síndica as atividades que são desenvolvidas no aeroporto. Então, na área comercial, que eu exemplifiquei, em vez de ela cuidar de 200, 300 lojas, ela pode simplesmente licitar a administração daquele *shopping* e colocar para cuidar daquilo uma empresa especializada em administração de *shoppings*, e não ela estar cuidando da lojinha, do café, do jornal, e mais não sei de quê. Se ela fizer isso, ela deixa de necessitar de uma quantidade enorme de gente, que custa uma fortuna para o País. E assim por diante. Quer dizer, dá para fazer economia, pegar a engenharia da INFRAERO e colocar um grupo enxuto, capaz de fazer administração de tudo o que seja feito terceirizadamente. Então, depende de como se gere a empresa. Se a empresa quiser ser gerida tipo “*deixa comigo que eu faço tudo*” —, aí precisa crescer muito.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - A última pergunta, Fernando.



São 66 aeroportos, perfeito? Eu sei que desses 66 aeroportos nem todos são lucrativos.

O SR. FERNANDO PERRONE - Isso.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Tem-se aí um grupo de aeroportos , grandes aeroportos que dão uma renda, um superávit, o que para mim é lucro, porque é uma empresa estatal, um superávit para poder compensar o prejuízo em outros aeroportos onde a INFRAERO muitas vezes tem déficit.

O SR. FERNANDO PERRONE - É claro.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - O senhor teria uma correlação estabelecida entre a quantidade de aeroportos que são superavitários e a quantidade de aeroportos que são deficitários? Pergunto se isso poderia ocorrer, digo, essa estrutura, dentro de uma visão privada.

O SR. FERNANDO PERRONE - Aí o senhor está se referindo, eu entendo, à questão de privatização.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Não. No tocante a esse papel que tem a INFRAERO hoje em dia. Ou seja, ela consegue gerenciar uma malha, uma estrutura aeroportuária de 66 aeroportos, sendo que, desses 66, somente uma parte é rentável, enquanto outra parte é deficitária...

O SR. FERNANDO PERRONE - Isso.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - ...em função do volume de tráfego aéreo. Isso só é possível ocorrer dentro de um país se for feito o subsídio cruzado; ou seja, uma empresa única que tem uma visão pública e que consiga fazer esse arranjo institucional para poder garantir uma estrutura aeroportuária em todo o Brasil.

O SR. FERNANDO PERRONE - A resposta é uma resposta que pressupõe uma séria de possibilidades. Em primeiro lugar, o seguinte: eu acho que pode. Essa questão tem solução. E nós temos exemplos também que funcionam assim no Brasil. Eu vou novamente tomar emprestado o exemplo da área de telefonia, de telecomunicações. As empresas têm mercados onde elas ganham dinheiro, onde elas competem acirradamente, onde essa competição acirrada vem em benefício do consumidor; e têm áreas onde não há competição e onde elas não ganham dinheiro,



mas que elas têm que fazer ali porque é um compromisso determinado pelo marco regulatório.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Exatamente. Porque houve alguns debates aqui, no passado recente, de que Cumbica, Guarulhos e Confins são Aeroportos que estão no Sudeste e são aeroportos superavitários. E que os recursos que auferem esses aeroportos poderiam ser investidos lá. O senhor está falando — e acho correta a sua posição — que, muitas vezes, aquilo que se ganha num aeroporto superavitário é investido naquele que não é superavitário, naquele que é deficitário. Mas é para se manter o tráfego aéreo. As pessoas daquela região, como Rondônia, por exemplo, Porto Velho, vão para um aeroporto que é deficitário. No entanto, já fizeram uma grande obra lá, um novo aeroporto — mesmo sendo deficitário, mesmo tendo apenas 4 vôos por dia.

O SR. FERNANDO PERRONE - É. O problema...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Numa outra lógica isso seria impossível.

O SR. FERNANDO PERRONE - O problema do subsídio cruzado, a gente tem que tomar um pouco de cuidado com ele. Agora, eu estou falando em tese mesmo, um pensamento mais econômico. É que o subsídio cruzado tira um pouco de transparência. Subsídio cruzado não deixa claro onde é que ganha, onde é que perde, qual o volume de subsídio que está sendo dado aqui e acolá. Então, uma das formas... Quer dizer, se a gente tivesse finanças organizadas já no País, se nosso processo de estabilização estivesse totalmente concluído, a forma de resolver isso é com o Orçamento da União. A forma mais transparente é dizer o seguinte: *“Olha, nós temos que gastar dinheiro público para fazer um aeroporto num lugar onde não tem dinheiro, mas onde aquele aeroporto é necessário.”* Então o Parlamento chega à conclusão de que isso é necessário e faz. Quando isso é feito dentro do subsídio cruzado, a discussão sobre se deve fazer ou não, não aparece. Então, subsídio cruzado é uma coisa que tenho certa cautela com ele, em tese, pensando do ponto de vista macroeconômico e do ponto de vista da decisão da coletividade sobre fazer aquilo ou não. O subsídio cruzado tira a transparência. Então, eu teria cuidado com isso. Mas existem formas de não precisar de Orçamento da União para fazer isso. Você pode, por exemplo, constituir um fundo para ter transparência. Você constitui



um fundo que é capitalizado com recursos dos aeroportos tais, tais, tais e tais, para este fundo financiar os aeroportos tais, tais, tais e tais. Aí tem controle sobre aquele volume de dinheiro. Quando isso não acontece, fica tudo mais ou menos. E tudo mais ou menos eu não gosto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra nobre Deputado Miguel Martini, reinscrito. Começando às 15h56min e terminando às 16 horas.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Foi pouca coisa que faltou, Sr. Presidente. A primeira delas é fazer essa observação de que o CONAC, e eu destaco aqui, com os 3 anos de existência, com aquelas modificações quase que simbólicas que foram feitas, mas com a visão do ex-Ministro Viegas, ele enxergou bem o CONAC, como deveria ser. Bastava que tomássemos aquele voto de outubro de 2003 e, a partir daí, eu espero que o Governo esteja fazendo isso, inclusive na reunião do CONAC que aconteceu e nas próximas.

Por que é tão importante? Quando citei, de forma muito corrida, no final do meu tempo, o Aeroporto de Confins... Faltaram apenas 600 metros de pista para que Confins pudesse ter recebido os transportes de carga de longa distância. Volto a dizer, 3 aeroportos eram candidatos, Córdoba, na Argentina, Campinas, em São Paulo, e Confins. Sendo que Confins, para funcionar como *robot* carga, tinha o melhor posicionamento geográfico, ele está mais próximo dos grandes centros. E tinha espaço, tem espaço, porque o espaço de Confins é muito generoso. Dá até para ampliar aquele espaço, se precisar. Se não me engano, 6 milhões de metros quadrados, alguma coisa parecida com isso, e muito espaço ocioso. Não foi feito. Quer dizer, fazer uma pista de 600 metros a mais ou a menos dependeria de os atores interessados — daí vem o CONAC, daí vem esse voto do Viegas —, que todos estivessem na mesma mesa discutindo, não apenas INFRAERO, ANAC e DECEA, mas todos os atores, a questão do turismo, a questão do comércio, todos aquele Ministérios que compõem nessa discussão. Aí sim, o COTAER, que são mais os órgãos técnicos, aquela comissão técnica, ela poderia aproveitar-se daquela conversa e dizer: *“Então, aqui nós temos que fazer um aeroporto com 600 metros a mais. Isso, nós vamos, no futuro, ter um ganho extraordinário”*. Não foi feito. Agora, foi planejado para fazer 3 vezes mais o que tem Confins hoje. Em Confins cabe mais



3 TPSs e mais uma pista. Já está tudo programado lá para Confins. Mas não pensaram em 600 metros a mais. Faltou um órgão coordenador e que alguém enxergasse mais longe. O mesmo está acontecendo. E a inclusão do Ministério do Turismo foi acertada, inclusive no voto do Viegas ele fala isso, como foi acertada a inclusão da EMBRAER, que ainda não foi convidada a participar, mas está previsto no voto do Viegas. Por quê? Porque, aí sim, a EMBRAER, de acordo com a necessidade apresentada pelo Ministério do Turismo, pode dimensionar suas aeronaves para atender essa demanda de, às vezes, pistas menores. Aí entra a INFRAERO, aí entra o DECEA, porque, vejam... Então, esse é um dado para dizer que ou fazemos sair do papel, CONAC, fazemos acontecer o COTAER, ou nós não conseguiremos solucionar definitivamente esse problema e até mesmo nos preparar para os problemas futuros.

Eu queria aproveitar para que o Presidente, que foi Presidente da INFRAERO, desse-nos uma sugestão do seguinte modo. Hoje, o piloto, quando está voando, ele pode estar sendo controlado por um controlador de voo pertencente à INFRAERO ou por um militar ou por um civil não ligado à INFRAERO nem ligado ao DECEA, que é o DACTA. Há mentalidades diferentes.

Então, a primeira questão é essa, tráfego aéreo, ANAC e INFRAERO, pelo menos esses 3 precisam estar subordinados ao mesmo organismo, ao mesmo órgão, ao mesmo não sei o que vou chamar aqui, porque não posso dizer que é Ministério, mas, enfim, tem que ter uma subordinação.

Como era a idéia que o comando... o Ministério da Aeronáutica fazia tudo isso, a lógica do Governo foi caminhar no sentido de mudar esse modelo. Agora, é preciso mudar tudo. Qual a sugestão que o ex-Presidente da INFRAERO teria? Como poderia ser feito isso? A quem deveria estar subordinado? Porque o senhor sentiu isso na pele. Lembro-me de quando o senhor falou: *“Quando eu ia planejar, eu procurava”*. Procurava porque o senhor queria, mas não tinha ninguém dizendo que o senhor tinha que procurar. Mas é preciso que haja alguém dizendo: *“vamos sentar junto, toma essa decisão, executa isso daqui”*. E hoje não existe isso.

Qual a sugestão que o senhor daria para o tráfego aéreo, para a INFRAERO e para a ANAC? A ANAC é um problema maior, porque é uma agência reguladora. Mas como poderia ser feito isso, segundo o Presidente da INFRAERO, que viveu



essa realidade, inclusive como o primeiro a viver essa realidade. Foi o primeiro no novo modelo, porque, até então, era militar.

O SR. FERNANDO PERRONE - Pois não. Bem, do ponto de vista da literatura técnica, que cuida da questão de agência reguladora, a agência reguladora não deve estar subordinada à administração direta justamente porque a agência reguladora precisa ter independência para intermediar os conflitos naturais entre poder concedente e concessionário. Portanto, se colocar a agência reguladora sob a responsabilidade ou sob o comando direto do poder concedente, essa independência deixa de existir. Portanto, eu diria que a ANAC tem que ficar fora para ser independente.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Desculpa, deixa eu acrescentar na sua fala. Ela tem que ficar fora pela questão funcional, mas ela não pode estar fora por uma questão operacional.

O SR. FERNANDO PERRONE - Obviamente, até porque grande parte da responsabilidade operacional é atribuição dela. Eu estava querendo me referir à inserção institucional. Bom, aí sobram, portanto, para inserir institucionalmente, o DECEA e a INFRAERO. A inserção natural é o Ministério da Defesa. O Ministério da Defesa é a quem o comando da Aeronáutica, que é responsável pelo DECEA, está subordinado. E a INFRAERO é uma empresa vinculada ao Ministério da Defesa. O órgão natural para fazer isso é o Ministério da Defesa, precisa ser aparelhado para fazer isso.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas como se poderia fazer isso se não for efetivada, é uma tese que, para mim, já é pacífico, é preciso desmilitarizar, do contrário, nós nunca teremos uma real transposição do modelo anterior para esse. Vai ter uma perna sempre presa lá. O senhor concorda comigo? Qual a sua visão sobre isso?

O SR. FERNANDO PERRONE - Bom, aí eu acho que é outra discussão distinta do que nós falamos. O primeiro ponto, deixa eu...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mais ou menos distinta, não é?

O SR. FERNANDO PERRONE - Não. O primeiro ponto é onde é que se insere. O que o senhor está comentando agora é uma questão de extrema complexidade que eu não tenho todos os dados e, portanto, não tenho uma opinião



formada sobre ela é de se vale a pena desmilitarizar o serviço de controle do tráfego ou não. Eu já ouvi opiniões respeitáveis que dizem que é o contrário, que deve se militarizar.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Possivelmente donos de empresas aéreas.

O SR. FERNANDO PERRONE - E já vi opiniões respeitáveis no sentido de que não se deve desmilitarizar.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Aí os trabalhadores do ramo.

O SR. FERNANDO PERRONE - O que eu recomendaria, já que é uma questão inconclusa, eu recomendaria esse item como um item de grande interesse para ser discutido. Quer dizer, se eu fosse enunciar a pauta das questões, quer dizer, a primeira pauta é regulação e a segunda pauta é essa. Quer dizer, qual é a melhor inserção? Onde é que fica mais barato para o País? Onde é que fica mais eficiente para o sistema? Como é que se atende... Mais seguro, sem dúvida. Onde é que se insere melhor esse sistema de controle de forma a preservar os interesses estratégicos e de segurança do País? Essa questão não pode ser tratada mais ou menos em cima da perna. Ela é uma questão tão importante que precisa ter uma discussão aprofundada para se tomar a melhor decisão.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O.k. E aí eu diria para o senhor, nessa sua fala, que o Brasil avançou e, graças aos militares, graças à competência da Força Aérea, já avançamos significativamente nisso, que é o CINDACTA, ou seja, o sistema integrado, ou SISDACTA, conforme queiram. A defesa aérea ela está bem instalada e já criou um modelo de integração. Então, a integração entre a defesa aérea e o controle de tráfego aéreo já existe no País, ou seja, a defesa aérea utiliza-se de todo o sistema de controle aéreo, dos radares e da comunicação, de tudo isso, para fazer a defesa aérea. A dificuldade, o problema que nós enfrentamos é que para desvincular-se daquele modelo que era... Ou então volta tudo para os militares novamente. A INFRAERO volta para os militares, volta o DAC, acaba com a ANAC, porque não dá para fazer 3 coisas dissociadas se elas são necessariamente e sempre funcionaram juntas. Está certo? Então, uma das defesas que fazem contra a desmilitarização — e o que retardou a desmilitarização no Brasil, primeiro, porque ninguém sabia que existia controlador de vôo; em segundo lugar, que as empresas



aéreas preferiam que fossem os militares, porque os militares estão subordinados, além da hierarquia e disciplina, ao regulamento. Acontece que, depois que todos ficaram conhecendo que existe o tráfego...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Miguel Martini, só um minuto, por favor. O Deputado Gustavo Fruet vai falar? (*Pausa.*) Sim. V.Exa. cede o seu tempo?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Muito obrigado, Sr. Presidente. É que uma das alegações que são feitas é que, na hora em que passar para os civis, nós teremos greves. Primeiro que essa é uma justificativa não fundamentada, porque no mundo inteiro é feito por civis, com exceção de 2 ou 3 países, no máximo. Então, ainda que haja greve, é preferível que a greve aconteça com os aviões no solo, e greve anunciada, a ver o que nós vimos acontecer no Brasil. Duas questões: quer dizer, os aviões estão voando, não sabemos se vamos demorar 8 horas no aeroporto ou se vai acontecer um acidente daquele da Gol, por falta de um sistema que funcione ordenadamente. Então, eu queria só pegar essa sua fala. E a sua fala final pedia que fosse resumida nisso: como fazer os 3 agirem simultaneamente sob uma coordenação firme, sendo que uma parte continua sendo militar e que não vai se desvincular?

O SR. FERNANDO PERRONE - Eu tenho pouco a acrescentar ao que eu já tinha dito antes. A meu ver, a inserção natural é: Ministério da Defesa, que é o cheque de todos, uma independência da agência nacional reguladora do setor, da ANAC, e uma discussão aprofundada de qual é a melhor inserção, em termos econômicos, de segurança, de estabilidade do setor, de facilidade de investimentos etc., para a questão do controle de vôo. Eu acho que eu não daria uma receita de como resolver esse problema porque eu não tenho todo o conhecimento necessário, todas as informações necessárias, principalmente pela parte militar que eu desconheço, de quais são as necessidades deles para tomarem essa ou aquela decisão. Agora, a meu ver, essa discussão é uma discussão muito relevante nesse momento em que está em xeque esse modelo. Então eu recomendaria a discussão para se chegar à uma conclusão.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Muito obrigado, Sr. Presidente.

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



O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - A primeira pergunta: o senhor já estava sob um regime de estabilidade monetária, inflacionária. Houve um aumento real nas tarifas cobradas no seu período? E, segundo, se houve gastos de publicidade na sua gestão e se justifica, na INFRAERO, até pela exclusividade na administração aeroportuária, o gasto com publicidade, particularmente publicidade fora do sistema. Só duas perguntas, Presidente.

O SR. FERNANDO PERRONE - Bem, com relação às tarifas, durante os 3 anos a que eu me referi, 2001 e 2002, não houve qualquer reajuste tarifário. E isso já vinha sem ser reajustado há alguns anos. Se não me engano, 2 ou 3 anos. Com uma exceção, que foram as tarifas de embarque para o exterior, as internacionais, onde não houve propriamente aumento tarifário, onde o Governo tomou uma decisão de taxar o cidadão que viajava para o exterior. Então ele criou uma sobretarifa, a tarifa de embarque internacional, igual a ela. A tarifa era de 18 dólares, e o Estado brasileiro resolveu taxar quem viajava em mais 18 dólares. Então um é tarifa, o outro é taxação. Esses 18 dólares não vêm e não reverterem em nada para o sistema, ele vai para o Tesouro. Então isso não foi aumento tarifário, embora onere quem embarca para voar. Mas não tem nada a ver com aumento tarifário. Portanto não houve reajuste tarifário nesse período. A tarifa real, *vis-à-vis* o índice geral de preços, ela foi caindo relativamente e chegou, no final do meu período, a quarenta e pouco, 58%, variando de tarifa para tarifa, do que eram originalmente. Então houve uma redução real de tarifas. Além disso, nós fizemos, naqueles 3 aeroportos que eu mencionei, Tancredo Neves, Guarulhos e Galeão, uma redução, além da real, uma nominal de 10% nas tarifas desses aeroportos, porque a nossa intenção era fazer uma sinalização econômica para o setor de que voar naqueles aeroportos ficava mais barato do que voar nos outros. Eu acredito também muito ensinar o econômico quando você tem uma atividade bem organizada. Quer dizer, uma das formas de corrigir, sem você precisar de truculência, é você dizer o seguinte: o aeroporto A está lotado? Você quer voar no aeroporto A que está lotado? Então você paga uma tarifa altíssima. Você quer voar no aeroporto B, que está ocioso? Você paga uma tarifa baixíssima. O sinal econômico também contribui para a ordenação do tráfego aéreo. Isso funciona e muito. Por quê? Porque se você quer voar, se você não quer ter o desconforto de ir a Tancredo Neves, passando em frente da Pampulha, que é



mais doloroso ainda — para ir para a Tancredo Neves você passa em frente da Pampulha, sabendo que vai gastar mais 40 minutos para chegar lá — se você quer ter esse desconforto, você tem que “precificar” esse desconforto. O mercado também pode corrigir isso. Ele fala: eu prefiro ir lá porque eu economizo tanto. Hoje a gente onera o contrário. Quer dizer, o custo econômico do deslocamento para um aeroporto distante é muito maior e onera o preço da passagem do que se for para um aeroporto no centro da cidade. Então a gente dá um sinal econômico trocado. Aí o que que acontece? Se você não obrigar, vai todo mundo para ali. Claro que eu quero ir para ali! Eu não quero ir para longe. É mais barato e mais cômodo. Agora, a nossa intenção foi essa. Começar — era a minha idéia, se a gente pudesse prosseguir com essa política — introduzindo, paulatinamente, sistemas de punição e estímulos de acordo com o aeroporto mais ou menos ocupado.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - A questão da publicidade.

O SR. FERNANDO PERRONE - Ah, perdão, Deputado! A questão da publicidade, a INFRAERO fazia publicidade, mas uma publicidade muito relacionada com as suas atividades-fim. Por exemplo, nós fazíamos publicidade, gastamos alguma coisa para fixar a marca do *Aeroshopping*, para fazer a divulgação que atraísse o interesse do consumidor para os nossos produtos, e fazíamos uma ou outra inserção de publicidade institucional em revistas especializadas do setor aéreo, e uma ou outra campanha em colaboração com os lojistas do *Aeroshopping* em Dia das Mães, Dia dos Namorados, etc., estimulando o consumo no *Aeroshopping*.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Bom, sendo assim...

Deputado...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, quero só, em 1 minuto, na verdade, fazer aqui um pequeno comentário, até porque é um pouco da minha característica, Dr. Perrone. Eu prefiro falar as coisas na frente do que produzi-las depois, em outras situações. Acho que o senhor fez aqui uma bela explanação, falou praticamente sobre todos os temas e demonstrou aqui a sua experiência, a sua vivência com esses temas relacionados principalmente ao mundo empresarial. A INFRAERO é uma empresa e, portanto, ela deve se comportar como tal.



Mas eu quero só fazer um comentário. Isso não vale apenas para V.Sa., mas, na minha avaliação, precisa valer para todas as pessoas que vêm a uma CPI com a característica como esta CPI, que tem uma característica técnica que trata sobre temas políticos que são inerentes ao trabalho Parlamentar.

Mas o comentário que eu... Eu quero, primeiro, dizer que V.Sa. foi bem nas suas colocações e fez uma profunda reflexão sobre o trabalho, sobre a sua gestão à frente da INFRAERO. Mas quero fazer apenas um comentário, e esse comentário vale não só para V.Sa., mas vale para todos aqueles que vêm depor aqui: de que uma coisa que fica muito, diria, ruim, me deixa a mim, profundamente, indignado ou profundamente chateado, é quando algumas perguntas não são respondidas. Ou elas dão a impressão de que o depoente não quer respondê-las ou não quer falar sobre essas questões, que é um direito que o depoente que aqui está tem. Mas sempre é melhor dizer "Olha, não quero responder sobre esta matéria"; "Eu não quero falar sobre este assunto" ou "Não quero dizer" do que usar a expressão "Olha, eu não sei"; "Não me lembro" ou "Não tenho conhecimento", porque, às vezes, passa a impressão, ou pode passar a impressão, de que nós não temos a informação ou não sabemos sobre determinada informação.

E acho que V.Sa., em 2 ou 3 momentos, aqui, transpareceu isto, principalmente no tema do que motivou os afastamentos de funcionários da INFRAERO, durante a sua gestão, no que diz respeito à corrupção, que não é uma questão menor, tanto que é tema de debate, de discussão, deste Congresso, deste Parlamento, desta CPI. Os temas de corrupção, eles são importantes de serem discutidos. Não são questões menores, apenas fruto de auditorias internas das empresas. Então, são questões importantes, fundamentais e que precisam ser discutidas e trabalhadas. E o outro, na questão dos valores envolvendo aquele processo no TCU. É uma questão importante, o senhor está respondendo àqueles questionamentos, e eu não tenho dúvida de que são informações pertinentes. Eu queria fazer este comentário com o intuito de contribuir e colaborar, inclusive para outros depoentes que venham aqui e que tenham este cuidado ao responder.

Nós tivemos uma experiência, na minha avaliação, muito ruim aqui, que foi o depoimento do Sr. Daniel, que era um dos passageiros do Legacy, que produziu aquele acidente com o avião da Gol, que foram respostas vagas. Eu não estou aqui



querendo comparar, mas aquela experiência foi uma experiência muito ruim. Talvez eu tivesse naquela oportunidade ter dito isso: “Olha, os depoentes quando vêm aqui têm que responder”. Não querendo responder, diz: “Olha, eu não quero responder essa questão”, “Acho que não é da minha, do meu interesse responder esta questão e este questionamento”. Porque a resposta, aquela de “eu não sei” ou “eu não me lembro”, ela sempre pode parecer... E também é normal. Às vezes, a pessoa pode não se lembrar sobre os fatos. Mas tem fatos que são tão transparentes na vida das pessoas que dizer que não se lembra parece que não está querendo respondê-la de forma adequada.

Então, é um comentário que eu gostaria de fazer não a V.Sa., mas a todos os depoentes que porventura vierem a esta CPI no futuro: que levem em consideração isto. É melhor dizer que não quer responder do que dizer que não sabe informações que às vezes são importantes, que são pertinentes e que acabam motivando esta CPI, inclusive, a buscar estas informações.

O próprio Deputado Gustavo Fruet, na contra-resposta daquela pergunta sobre quais foram os casos de corrupção, diz: “Vamos pedir informações e fazer um requerimento para que essas informações todas cheguem a esta CPI”. Então, eu acho que isto não ajuda no processo de construção que nós estamos fazendo neste processo investigatório.

Então, é só este comentário.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, permite-me, só para um comentário?

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

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Agradeço a tolerância de V.Exa., mas, de certa forma, eu acho importante, porque provoquei a questão inclusive da CGU.

São 2 situações diferentes, em 2 momentos. Desde o início nós insistimos com as auditorias. Por quê? Isso permite uma linha de informação e de investigação muito mais adiantada, mesmo que essas auditorias não sejam conclusivas no sentido de condenação. Facilita imensamente os questionamentos.

O segundo ponto é que esta observação eu quis fazê-la ao Presidente da INFRAERO, quando perguntei o porquê da demissão — e é a primeira vez que



acontece isso na história da INFRAERO, de Diretores, por recomendação da Controladoria-Geral da União e com o aval do Conselho da INFRAERO. Tanto que hoje reafirmei que queremos que seja votado este pedido proposto pelo Deputado Vic Pires — é o Requerimento nº 60 —, e vamos acrescentar um pedido para a ata do Conselho.

Na seqüência, o Deputado Eduardo Cunha perguntou sobre sindicâncias, que são procedimentos usuais na Administração Pública. Podem ser poucos, como podem ser muitos. Mas eu não me referi a isso quando perguntei ao atual Presidente sobre a questão da Controladoria.

Então, são situações diferentes. Nós temos as sindicâncias, e a forma de sabê-las e tê-las é um pedido de informação — vamos solicitar de todos os períodos —, mas a minha preocupação e o questionamento foi concentrado com relação à direção, porque, pelo que ouvi do Brigadeiro Eduardo Bogalho, pelo que ouvi hoje do presidente Perrone, pelo que ouvi inclusive da atitude — entendo que é uma pessoa absolutamente séria, também — do atual Presidente da INFRAERO, foi a primeira vez que isso aconteceu. Então, vamos dar o devido tamanho, também, a estas situações. Por isso insisti. E esta proposta das sindicâncias é para que tenhamos todas as informações.

E, olha, Relator, concordo, é muito sério. Por isso é que insisti, desde o início. Eu sei que em alguns momentos até provoquei uma reação até contrária de V.Exa., e compreendo e, portanto, não contesto também, mas eu insisto que esta CPI, ela começa com depoimentos, sem muitos dados. Agora é que ela começa a ajustar. Nós começamos a entrar em uma fase com informação, tanto que se justificou ontem, pela primeira vez, um pedido de reconvocação.

Então, era só para fazer este registro, Sr. Presidente.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu quero passar a palavra ao Dr. Perrone, para que ele possa fazer os seus comentários.

O SR. FERNANDO PERRONE - Muito obrigado, Presidente. Eu quero me referir aos comentários do ilustre Relator, para dizer para S.Exa. que, em primeiro lugar, eu concordo com a sua colocação, em tese, embora discorde, com toda a veemência que eu puder, que esses comentários se apliquem às informações que



eu não me consegui recordar. E quero chamar a atenção para uma diferença abissal entre o que eu deixei de informar e entre a situação que o senhor descreve. A diferença é a seguinte: eu não deixei ou não disse que não me lembrava de uma informação que eu detenho. Eu não me lembro de uma informação que a empresa detém. Essa informação está disponível na empresa. Eu, ao dizer que não me lembro, não estou me furtando a dar uma informação. Essa informação está na empresa. Simplesmente, eu não me lembrei de 2 ou 3 aspectos de informações disponíveis na empresa, num conjunto de algumas horas, e há inúmeras perguntas que eu respondi aqui. Portanto, eu veementemente quero dizer que ao não me lembrar eu tenho um lapso de memória e não estou sonhando a informação, porque, friso, essa informação não é uma informação que eu tenha, essa é uma informação que a empresa tem. Eu não me lembro dela. É esse aspecto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeito. Dito isso, então, nós queremos agradecer ao Dr. Fernando Perrone, que passou o dia hoje todo conosco aqui; nos desculpar, em nome da Comissão, pelos transtornos que lhe causamos, porque ele foi convidado para dar o seu depoimento pela manhã, e, devido à Ordem do Dia da extraordinária que teve hoje pela manhã, nós tivemos que adiar para depois da Ordem do Dia. A conclusão disso é que nós já vamos para 16h30min da tarde, e o Dr. Fernando Perrone, diferentemente de muitos que deram uma saída, comeram algum sanduíche, comeram uma bala, está ainda sem o almoço. Mas foram as circunstâncias que nos levaram a isso. E evidentemente que nós não tínhamos essa intenção. A nossa intenção era de dar a V.Sa. aqui um tratamento fidalgo, mas infelizmente foi tratado aqui a água; nem o pão teve. Então nós nos desculpamos mais uma vez sobre isso. Foram as circunstâncias.

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Miguel Martini, pois não.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Só para fazer uma observação, Sr. Presidente, até mesmo porque gerou esse transtorno todo para a testemunha: eu sou membro também titular da Comissão de Comunicação, saí daqui da CPI e fui participar, naturalmente, da Comissão que ocorreu, que transcorreu normalmente lá na Comissão de Comunicação. E, ao passar pelo corredor, várias outras Comissões



estavam funcionando. Então eu queria pedir a V.Exa. 2 coisas: que, para esse fato não se repetir, ou nós mudamos o dia dos depoimentos, das oitivas, mesmo com sacrifício para todos nós, que é um sacrifício pesadíssimo, ou nós...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ou nós não levantemos a questão de que já estamos na Ordem do Dia. É só deixar...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Avisar alguns Deputados para isso também. Mas eu acho que o entendimento com a Mesa Diretora permitiria que só no momento de votação, como ocorreu na outra Comissão, na hora que fomos anunciados lá, o Presidente for anunciado que agora está em votação nominal, então que nós até nos revezamos — uns iam, votavam, e outros voltavam para lá.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor poderia propor para nós fazermos audiências nas segundas e nas sextas-feiras.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Essa é a sugestão que eu já dei. Foi isso que eu disse. Essa foi a sugestão. V.Exa. não deve ter entendido.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ah, bom!

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado Otavio Leite.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Presidente, recordo-me bem quando, no início dos nossos trabalhos, discutíamos como seria o cronograma, e o eminente Relator apontou uma estratégia espraiada pelo tempo, ao qual somos limitados. Muito bem. Eu acho que, além de dinâmico, esse processo nosso é dialético mesmo. Tem várias nuances que advêm, se somam e chamam à nossa reflexão permanente. Eu acho que está na hora de a CPI definir alguns rumos, traçar alguns objetivos mais específicos, dividir trabalho e mergulhar em análises de documentos, enfim. Penso assim. Certamente os senhores devem estar comungando com essa reflexão.

Aí vem a indagação e a questão de ordem: o que está sendo engendrado de idéias para que nós possamos partir para a discussão mais amiúde do que é a regulação, por exemplo; a questão da desmilitarização; a questão orçamentária, e por aí vai? Porque senão nós vamos prosseguir em oitivas, oitivas e oitivas, e eu temo por desperdiçarmos o tempo — quer dizer, não desperdiçarmos, mas deixarmos de utilizá-lo de uma maneira melhor se o fizermos de uma maneira, de



forma mais organizada, mais objetiva. Eu não sei se estou me fazendo entender, mas é uma preocupação que eu tenho. Afinal, quantos anos... quantos dias já se passaram, longos dias, desde que iniciamos? Como é que estamos no cronograma? Eu queria saber. Ponto. E aí o que vamos fazer diante disso?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeito. Nobre Deputado Otavio Leite, inclusive hoje nós havíamos reservado a parte da tarde exatamente para a gente fazer uma reunião interna, onde nós iríamos discutir todos esses aspectos que V.Exa. levantou agora, que eu havia levantado pela manhã. Mas, dado o problema que houve, nós terminamos utilizando o tempo da tarde para a audiência da testemunha e não fizemos essa reunião interna.

Mas eu acho que está na hora de nós fazermos uma reflexão, definirmos ou redefinirmos o rumo que nós vamos tomar. E isso nós queremos fazer de uma maneira democrática, de uma maneira aberta. Por exemplo, o nobre Deputado Gustavo Fruet e o Deputado Vic Pires ontem, muito veementemente, insistindo em pôr em votação o Requerimento de nº 60. Então eu até falei para o Deputado Vic Pires: “Olha, Deputado” — ele querendo, por fina força, que eu fizesse esse compromisso. Não. O que eu disse? “Nós vamos fazer uma reunião interna e nós vamos definir conjuntamente, democraticamente, todas as forças aqui que compõem a CPI, os rumos que nós vamos tratar”, porque se eu tomo uma decisão autoritariamente eu posso agradar um Deputado, um Parlamentar hoje, mas certamente ele vai se sentir desagradado amanhã. E se nós tomarmos uma decisão conjuntamente, essa responsabilidade nós estamos dividindo por todos. E evidentemente que nós não podemos perder o nosso foco.

Qual é a nossa grande preocupação? É produzir um trabalho aqui nesta CPI que possa ser recebido pela sociedade brasileira como um trabalho sério, como um trabalho profundo, como um trabalho que possa trazer conseqüências benéficas para a sociedade brasileira, se forem implementadas aquelas sugestões que nós apresentamos aqui. Então qual é a minha sugestão? É que, se V.Exas. estiverem de acordo, na quarta-feira à tarde, ao invés de nós votarmos esses requerimentos, nós poderíamos fazer essa reunião interna, para a gente redefinir, repensar, fazer autocrítica. E sendo uma reunião interna, evidentemente que acaba até essa figura do Presidente, do Relator; nós vamos discutir de maneira aberta e franca.



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Permite-me, Deputado?

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É que me parece, pelo cronograma que foi passado, na terça-feira que vem, nós só teremos 1 oitiva de manhã.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não. São 2. Terça-feira, duas.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Parece-me que... Duas?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com certeza.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu disse que só teríamos 1 pela manhã. Está bem. Então na quarta-feira talvez nós pudéssemos votar mais rapidamente os requerimentos, porque também são importantes, não é?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pode ser também.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - E aí ficaríamos com o restante do tempo para...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Poderíamos começar na quarta-feira, então, às 12 horas, para a gente ter mais tempo.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas eu acho fundamental...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu também.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ... essa reunião interna, que a gente possa dividir responsabilidades e fazer tudo conjuntamente, para depois não dizer que tem uma caixa-preta aqui, como se disse...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, nós estamos degravando a caixa-preta, Sr. Presidente, na CPI.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ... se disse da INFRAERO. Deputado Otavio Leite.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Presidente, com o perdão da licenciosidade a V.Exa., em especial aos paulistas — nós gostamos dos paulistas — , mas a turma no Rio disse o seguinte: que um dos programas elencados no roteiro



dos paulistas era “vamos tomar cafezinho com *chantilly* no Aeroporto de Congonhas”, e tal. Era um programa.

Eu pergunto o seguinte: quanto à ida da CPI para a diligência no Aeroporto de Congonhas, segunda-feira, existe alguma divisão orgânica das tarefas que nós teremos lá? Se um grupo vai visitar a torre, outro grupo vai conversar com pilotos, outro grupo vai conversar com funcionários de companhias, etc. Enfim, existe uma ação concatenada, previamente dividida, para que possa ser auferido esse dia, além do cafezinho com *chantilly*, também algo importante aqui para a CPI?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Essa é novidade. Existe esse roteiro de trabalho. Mas, como nós estamos prevendo que irá apenas uma parcela da Comissão, evidentemente que nós não pensamos nessa possibilidade de subcomissões. E foi até atendendo a uma solicitação, a uma sugestão do Deputado Vanderlei Macris, que nós fizemos isso.

Dito isso, nós queremos então parabenizar aqui o Dr. Fernando Perrone, que mostrou que durante o seu período na INFRAERO essa INFRAERO foi premiada várias vezes, demonstrou um grande conhecimento de causa, inovou na sua administração, e acho que prestou, no meu modesto julgamento, um serviço útil à Nação brasileira. E hoje aqui, devo dizer aqui, da minha parte, o Dr. Fernando Perrone deixou uma excelente impressão de um cidadão brasileiro competente, inteligente, capaz, que tem uma vasta experiência e que acho que a sua presença aqui foi enriquecedora.

Não quero com isso dizer que as ressalvas do nosso Relator... Porque a mim também eu estranhei quando foi perguntado o custo lá da despesa do Aeroporto de Porto Alegre. O que a gente espera? Eu vou administrar uma empresa, eu não sei se foram 100 milhões ou se foram 110 ou se foram 90, mas eu tenho uma noção de valor, embora talvez ele não tenha querido exatamente dizer uma informação que não fosse precisa — quando, na verdade, para nós bastaria apenas uma ordem de grandeza que não fosse um valor exato.

Então, dito isso, nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos, antes convocando os Srs. Deputados para a próxima reunião ordinária, a realizar-se no dia 19 de junho, às 9h, no Plenário 11 do Anexo II, para a tomada dos depoimentos das



Sras. Graziella Baggio, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas, e Selma Balbino, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeroviários.

Está encerrada a presente reunião.