



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

TRANSCRIÇÃO *IPSIS VERBIS*

CPI - CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO

EVENTO: Reunião Ordinária	Nº: 1535/07	DATA: 18/09/2007
INÍCIO: 12h36min	TÉRMINO: 17h39min	DURAÇÃO: 05h01min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 05h01min	PÁGINAS: 134	QUARTOS: 61

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

SUMÁRIO: Apresentação da primeira parte do relatório final da Comissão.

OBSERVAÇÕES

Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.
Houve intervenções simultâneas ininteligíveis.
Há palavra inaudível.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro reaberta a 54ª 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 aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800 da Gol, voo 1907, e um jato Legacy da American ExcelAir, com mais de uma centena de vítimas.

Ordem do Dia.

Esta reunião ordinária foi convocada para apresentação da primeira parte do relatório final da Comissão.

Amanhã, nós teremos a segunda parte do relatório e, na quinta-feira, a parte final. Então, o que está acertado com o nosso Relator é que a leitura do relatório, a apresentação do relatório estará concluída na quinta-feira.

Lembro a todos que, amanhã, às 11h, nós vamos fazer aqui uma reunião com a presença do Coronel Junqueira, contratado por esta Comissão para fazer a degravação, a leitura e as explicações das caixas-pretas do Airbus da TAM, avião acidentado em Congonhas.

Gostaria de submeter aos Srs. e às Sras. Parlamentares se essa reunião de amanhã nós a faremos reservadamente ou se será aberta ao público. Como se trata de questão sobre a qual há muitas controvérsias, prefiro deixá-la para o Plenário decidir.

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vou conceder-lhe a palavra Deputado Vic Pires, mas, primeiro, vamos ouvir o Deputado Eduardo Cunha, que a havia solicitado antes.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois não.

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

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, nós já havíamos feito essa deliberação. A análise que vai ser feita, mostrada pelo especialista, é sobre caixa-preta. Nós já havíamos deliberado aqui de tornar isso público. Então, do meu ponto de vista, esta já é decisão tomada pela Comissão, mas se V.Exa. quiser



submeter a questão a nova votação, nenhum problema da nossa parte. Nós vamos encaminhar favoravelmente a que a reunião de amanhã seja aberta.

E faço um alerta a V.Exa. quanto ao seguinte: V.Exa. falou que amanhã seria leitura, continuidade da leitura do relatório. Pediria a V.Exa. que desse à reunião de amanhã conteúdo de reunião com especialista, porque, amanhã, haverá sessões extraordinárias, com Ordem do Dia desde a manhã até a noite e, certamente, poderemos perder a oportunidade de lá comparecer. Portanto, se não for para leitura do relatório, a reunião poderá ser feita independentemente ou não da Ordem do Dia.

Em assim sendo, peço a V.Exa. que não considerasse a reunião de amanhã como continuidade da leitura do relatório e marcasse, para quinta-feira, reunião para o fim da leitura do relatório.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Eduardo Cunha, V.Exa. poderia repetir para o Deputado Marco Maia?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Estou dizendo que a conotação do que o Presidente anunciou, Sr. Relator, é que amanhã seria a segunda parte da leitura do relatório. Se V.Exa. considerar que amanhã será feita a segunda parte da leitura do relatório, a reunião tenderá a não acontecer, porque haverá Ordem do Dia em sessões extraordinárias desde a manhã. Portanto, não teremos condições de fazer qualquer leitura do relatório amanhã, por causa da tentativa de votação que vai haver...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - (*Inaudível.*) para fazer a leitura?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - A leitura demanda regimentalmente o direito a pedido de vista, a *quorum*. É um ato formal da Comissão. Agora, uma reunião com especialista para debater, não; é uma reunião que não tem efeito deliberativo.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Audiência pública poderia ser, não é isso, Deputado Eduardo Cunha? Porque aí não precisa ter *quorum*, não precisa ter outras coisas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A minha preocupação aqui é que vai ter sessão o dia inteiro?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu estava na reunião de Líderes e, amanhã, por causa da CPMF, vai ter sessões extraordinárias desde as 9h.



O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - De manhã, de tarde, de noite e de madrugada.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Então, V.Exa. não terá tempo, amanhã, de ler. Sendo pragmático, não haverá tempo de ler amanhã. (*Pausa.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu sou socorrido aqui pelo Francisco quanto ao Art. 50, do nosso Regimento Interno:

“Art. 50. Os trabalhos das Comissões serão iniciados com a presença de, pelo menos, metade de seus membros, ou com qualquer número, se não houver matéria sujeita a deliberação ou se a reunião se destinar a atividades referidas no inciso III, alínea a, deste artigo, e obedecerão à seguinte ordem:

(...)

III - Ordem do Dia:

a) conhecimento, exame ou instrução de matéria de natureza legislativa, fiscalizatória ou informativa, ou outros assuntos da alçada da Comissão”.

A reunião de amanhã não vai precisar de *quorum*, porque a matéria não estará sujeita a deliberação.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Não é leitura do relatório, Presidente?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Se for leitura do relatório, ele é sujeito a deliberação.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Relatório é deliberação. Terá de ser votado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Então, V.Exa. não faz a leitura do relatório amanhã, faz quinta-feira.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Só um instante. Hoje e amanhã não haverá votação, nem haverá parecer, nem voto em separado. Só após o término da leitura é que nós vamos abrir a discussão e aí, quinta-feira, é que nós vamos precisar fazer realmente essa reunião, com *quorum*, porque iremos deliberar.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, desculpe, contraditar.

O que está incluído nesse artigo é a suspensão das reuniões quando se inicia a Ordem do Dia. Isso aqui não afeta a suspensão da reunião com Ordem do Dia. É isso que eu estou analisando. Então, na medida em que haverá Ordem do Dia, tudo aquilo que for matéria sujeita a deliberação, mesmo que não vá ser deliberada amanhã, a reunião teria que ser suspensa.

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

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Então, esse é ponto que eu observei. Se V.Exa., amanhã, fizer a leitura, a reunião terá que ser suspensa. Se a reunião for apenas de trabalho, que não demande abertura oficialmente, ou a continuidade oficialmente, V.Exa. poderá continuar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeito. V.Exa. está com a razão.

O art. 46, § 1º, do Regimento Interno diz:

“Art. 46.....

§ 1º Em nenhum caso, ainda que se trate de reunião extraordinária, o seu horário poderá coincidir com o da Ordem do Dia da sessão ordinária ou extraordinária da Câmara ou do Congresso Nacional”.

Portanto, nós não poderemos fazer a reunião porque, quando houver Ordem do Dia, é incompatível. A não ser que usemos aquelas normas, como vimos fazendo aqui, de ninguém falar, ninguém reclamar. Não tem nenhum problema.

Concedo a palavra ao Deputado Vic Pires Franco.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, já esclareceram a minha dúvida. Obrigado.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Quantas partes tem o relatório?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, é a questão da reunião amanhã com o Coronel Junqueira: se será em sessão aberta ou reservada. Pelas manifestações, eu vejo então que todos estão de acordo... *(Pausa.)*

Como o Deputado Eduardo Cunha encaminhou que a reunião seja aberta amanhã, eu vou colocar em votação...



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

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Segundo o Deputado Eduardo Cunha, já houve essa deliberação. A pergunta é: houve ou não houve? Nós vamos deliberar agora?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Miguel Martini, eu tenho que me socorrer da assessoria. A deliberação é para cada reunião. Então, como nós vamos fazer a reunião amanhã, nós temos que deliberar agora se iremos ou não fazer, fechada ou aberta.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Então, não procede o que o Deputado Eduardo Cunha disse. Não houve deliberação sobre isso?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não vamos fazer guerra sobre isso, não. Vamos votar que é mais fácil.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não, eu só queria entender.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, nós vamos colocar em votação se a reunião, amanhã, com o Coronel Junqueira, que vai ler e fazer a degravação das caixas-pretas do acidente com o avião da TAM será reservada ou não.

Aqueles que estiverem de acordo em que a reunião seja reservada permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Rejeitada.

A reunião será, então, aberta amanhã.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, meu voto é contrário.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Registrado o voto contrário do Deputado Miguel Martini.

Feito isso, vamos agora passar a palavra ao nosso Relator Marco Maia, para fazer...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ...a leitura da primeira parte do seu relatório.

Antes, concedo a palavra ao Deputado Gustavo Fruet.



O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, tenho 2 pedidos a V.Exa.: primeiro, se for possível, apresentar como é que vai ser o roteiro.

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

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Por uma questão de lealdade, quero dizer que nós gostaríamos de pedir vista, até pelo fôlego do trabalho. O segundo pedido é para saber se nós teremos só ao final da leitura uma cópia do trabalho do Relator.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não. Essa cópia vai ser apresentada agora. A cópia está sendo produzida, porque a capa veio com um pequeno equívoco. Então, está sendo modificada a capa e vai ser distribuída para todos a cópia dessa primeira parte do relatório. Amanhã será lida a segunda parte do relatório e na quinta-feira será lida a parte final, quando, será aberta a discussão, pedidos de vistas e todos os procedimentos normais.

O que pretendemos fazer hoje? Uma reunião informal, não é discussão. O Parlamentar que, no final, quiser pedir a palavra, nós vamos conceder por um tempo limitado, para fazer alguma sugestão, dar alguma opinião, mas isso não é discussão da matéria, porque só após a leitura final do relatório é que haverá abertura para discussão.

Sendo assim, vou passar a palavra ao Relator, o nobre Deputado Marco Maia.

Com a palavra.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Bom-dia a todos os Srs. e Sras. Parlamentares, bom-dia a todos os presentes...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Boa-tarde, Sr. Relator.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Como eu não almocei ainda, estou na conta do bom-dia.

Bom-dia, Sr. Presidente. Antes de iniciar a leitura, e contribuindo com o Presidente, queria esclarecer como nós vamos trabalhar o funcionamento da leitura do relatório. Desde a semana passado, tenho explicado isso, como é que nós vamos proceder, mas restam ainda muitas dúvidas quanto ao procedimento.

Na verdade, nós encerramos o trabalho de oitivas da CPI na última sexta-feira, quando nós estivemos em Manaus, com a presença de alguns Parlamentares,



fazendo uma diligência e participando de um seminário, realizado pela Subcomissão que trata do tema marco regulatório, em São Paulo. Nós fizemos aquela diligência na empresa que possui o simulador e fomos lá simular as hipóteses do acidente.

Como nós encerramos na sexta-feira, e a Subcomissão ainda não finalizou os seus trabalhos, vai fazê-lo no dia de amanhã, quando irá aprovar e apresentar a este Relator, nós optamos, ao invés de marcar uma data única e exclusiva para apresentação do relatório completo, por antecipar esse processo e já começar, no dia de hoje, a apresentar aqueles temas que já estão prontos para serem apresentados para a Comissão, com um intuito apenas: o de propiciar que as Sras. e Srs. Parlamentares possa ter acesso, o mais rapidamente possível, às informações do relatório. Até porque, mesmo com todos os cortes que nós estamos realizando, com toda a sistematização que nós estamos procurando fazer no relatório, ele chegará certamente a algo em torno de 700 a 800 páginas. E se nós fôssemos entregar isso a V.Exas. apenas no dia da votação ou com prazo de 2 sessões para as vistas, ficaria muito difícil para que os senhores pudessem ler, fazer as análises, apresentar sugestões, críticas e outros questionamentos que possam ser feitos em relação ao relatório final deste Relator.

É por isso que nós estamos fazendo hoje, já iniciando hoje a apresentação do relatório, para que vocês possam ter contatos; iniciando esse processo, para que vocês possam ter os primeiros contatos e assim sucessivamente até a próxima quinta-feira.

Do que nós estamos tratando hoje? Nós estamos tratando hoje do tema da infra-estrutura aeroportuária, do diagnóstico sobre a infra-estrutura aeroportuária. E já alguns elementos que conduzem àquilo que serão as conclusões gerais. Aqui não estão as conclusões gerais sobre aquilo que nós entendemos que deva ser encaminhado em relação à infra-estrutura aeroportuária. Se vocês olharem o relatório, vocês já vão ver que aqui têm pistas muito concretas sobre o que nós estamos avaliando em relação à infra-estrutura aeroportuária.

Amanhã — e eu peço que os Srs. e as Sras. Parlamentares prestem atenção —, nós vamos dar continuidade e vamos apresentar a parte do relatório que trata do controle do espaço aéreo. Então, os temas relacionados aos controladores de voo,



aos equipamentos, ao funcionamento, aos investimentos, às políticas para o futuro estarão neste relatório que eu apresentarei amanhã.

Na quinta-feira, nós teremos um dia mais denso de relatórios. Por quê? Porque nós vamos reapresentar o relatório tratando do acidente com o avião da Gol; nós vamos apresentar o relatório sobre o acidente com o avião da TAM; nós vamos tratar dos temas relacionados... vou apresentar o relatório tratando dos temas relacionados a marco regulatório e todas as questões gerais relacionadas ao marco regulatório; e vamos apresentar as conclusões finais, onde estará uma análise deste Relator sobre a crise do setor aéreo, onde estão colocados os principais problemas e onde nós vamos apresentar as conclusões, onde estarão lá as recomendações, os possíveis indiciamentos; onde estarão lá as recomendações que serão apresentadas aos mais variados órgãos da administração pública.

E, na quinta-feira, é claro, com a apresentação final, nós estaremos colocando também o relatório em votação. Porque, é claro, havendo pedido de vista ou o procedimento regimental sobre isso, nós vamos, a partir de quinta-feira, abrir este prazo, então, para que, na semana que vem, a gente possa, então, discutir e votar o relatório final. Nós teremos lá terça, quarta, quinta e sexta da próxima semana para discussão e votação desse relatório.

Então, eu quero deixar isso aqui de forma muito clara, para que a gente não tenha dúvidas, até porque hoje, como nós não vamos discutir, votar ou aprovar, não há regimentalmente a condição de que já se trate o relatório num processo de discussão ou de pedir vista ao relatório. Vocês estão recebendo ele; podem, a partir disto aqui, apresentar sugestões ao Relator. Eu peço que quem tiver alguma sugestão a apresentar a esta parte do relatório — faltou algum detalhe? faltou alguma consideração? alguma parte do diagnóstico não está adequada ou não está de acordo com aquilo que foi dito durante todos os trabalhos da CPI? — que apresentem a este Relator, por escrito, indicando onde quer incluir a parte que apresentar ou que queira ver incluída no relatório.

O.k., gente? Está entendido isso?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Relator,...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não, Deputado.



O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - ... o restante do relatório já está pronto ou ainda está pendente de conclusão?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não. Ele está ainda pendente de conclusão.

Acabei de informar aqui, Deputado Efraim. Por exemplo: toda a questão do marco regulatório... foi criada uma Subcomissão, que encerrou na semana passada os seus trabalhos, está produzindo o relatório e vai apresentar amanhã o relatório, provavelmente à tarde — precisa aprovar, inclusive, na Subcomissão. O Deputado Rocha Loures é o Presidente; o Deputado Pepe Vargas é o Relator.

Eu terei de trabalhar, amanhã, a noite inteira para introduzir esse trabalho e essas informações no relatório que vai tratar dos temas relacionados ao marco regulatório.

Com relação ao acidente envolvendo o avião da TAM, nós encerramos, na sexta-feira, com a simulação que nós fizemos em São Paulo. De lá para cá, o Coronel Junqueira, junto com este Deputado, nós nos dedicamos a analisar todas as informações, todos os dados; a cruzar as informações. Amanhã, o Coronel Junqueira vai fazer aqui uma apresentação para V.Exas. Por que vai fazer uma apresentação para V.Exas.? Porque a contribuição que vocês podem dar, amanhã, na reflexão sobre os dados, sobre a compreensão que cada um tem sobre o que foi o acidente, vai nos ajudar, amanhã ainda, também, a produzir o relatório final sobre o acidente envolvendo o avião da TAM. Então, nós vamos, amanhã também, trabalhar sobre isso.

E, por último...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Relator, só uma questão.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Na quinta-feira, portanto, começando às 9h da manhã, sem hora pra acabar, V.Exa. vai apresentar o relatório, a parte final.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isso.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Na quinta-feira?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Com as conclusões...



A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Sem repetir o que já foi lido hoje e o que vai ser lido no dia de amanhã.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Já foi feito hoje, nem no dia de amanhã...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Conclusões e propostas finais do relatório da CPI.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Finais. Exatamente.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - O.k. Obrigada.

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

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Posso lhe fazer um questionamento?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pode. Pois não, Deputado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu gostaria, já que o senhor já está... já estamos nos encaminhando para o final da CPI, eu gostaria de saber qual foi o encaminhamento que V.Exa. fez para esse assunto que eu trouxe, na última semana, sobre os HOTRANs.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ah! Sobre os HOTRANs? Nós estamos pedindo à ANAC e à TAM...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor poderia me dar agora o requerimento, o pedido?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não. Eu encaminhei agora de manhã isso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor deve ter a cópia. O senhor poderia pedir agora?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu não sei. Poderia pedir, então, à Secretaria.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É, eu gostaria de pedir.

O senhor pediu o que para a ANAC?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - As informações sobre os procedimentos, sobre... E para a TAM também, de forma oficial, as informações sobre esses temas.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor não vai fazer o seu relatório... encerrar o seu relatório sem constar isso, não?



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não. É claro, isso está dentro. Fique tranqüilo.

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

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas para vocês... esse exemplo que V.Exa. trouxe é importante, Deputado Vic Pires, até para exemplificar a complexidade que é produzir um relatório com informações chegando na véspera. Essa informação V.Exa. trouxe na semana passada para cá. Na sexta-feira, nós viajamos, retornamos ontem, aqui, com uma audiência pública que durou a tarde inteira, até o início da noite. E, portanto, tem um conjunto de questões em que nós estamos trabalhando.

Boa parte das questões que estão no relatório eu ainda estou discutindo com os assessores, afinando: "Olha, isso aqui nós vamos caminhar por este caminho, nesta direção". Então, é muito complexa a realização de um relatório com a densidade das informações que nós produzimos nesses últimos 5 meses.

O.k., gente? Mais alguma dúvida?

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Relator...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não, Deputado Rocha Loures.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - ... só uma questão de encaminhamento.

Se na sexta-feira, eventualmente, poderá haver... se é da intenção do Presidente, e talvez da sua, nobre Relator, de eventualmente nós termos de estar aqui também na sexta-feira, ou se isso, eventualmente, seria informado até amanhã, para esse propósito?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não. Na sexta-feira... nesta próxima sexta-feira, eu acredito que não haja necessidade. Agora, na quinta-feira, eu diria que, se V.Exas. pudessem ficar aqui... Porque, como nós teremos uma sessão grande de leitura de relatório, nós podemos levar um tempo razoável; pode entrar a noite para fazer essa leitura.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Relator...

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Leitura e voto do relatório. A não ser que haja pedido de vista.

Pois não, Deputada.



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Em qual momento será apresentada a parte sobre o controle de tráfego aéreo?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - No dia de amanhã.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - No dia de amanhã.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Se nós pudermos, em função da Ordem do Dia, a minha idéia é de que amanhã nós apresentemos, depois da atividade com o Coronel Junqueira...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Foi da caixa-preta.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É, que vai fazer a análise da caixa-preta. Essa parte que vai tratar de controle do espaço aéreo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Só para... O pedido de vista feito antecipadamente, antes da conclusão da leitura — e é permitido, regimentalmente —, implica a dispensa da obrigatoriedade da leitura. Então, não há necessidade, na quinta-feira, de fazer a leitura varando a noite. O que pode ser feito é, na quinta-feira, se pede... faz o pedido de vista e se distribuem as cópias. Distribuindo as cópias antecipadamente, pode ser feito.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Aí fica a critério dos Srs. e Sras. Parlamentares.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Posso começar aqui a leitura, gente?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Relator, o relatório de V.Exa. é distribuído aqui em quantos módulos, vamos assim dizer? Falou do tráfego aéreo, falou aqui também da infra-estrutura. Tem mais alguns módulos?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Gente, no final, eu quero também fazer essa correção aqui. O relatório é um só. O que nós estamos fazendo hoje aqui é antecipando a leitura e a entrega do relatório para permitir que V.Exas. tenham acesso ao relatório de forma antecipada e possam contribuir, inclusive, para a elaboração. Na quinta-feira, vamos ter aqui todo o relatório, de acordo com aquilo que foi a programação que fizemos anteriormente. E um ponto só, não; mas tem partes ou tópicos. É um relatório só que nós vamos entregar. Agora estou apresentando a parte do relatório que trata sobre infra-estrutura aeroportuária. O.k.?

Então vamos lá.



Você vai ver aqui, inclusive, que, na numeração do relatório, ele está aqui no índice, ele está com o número 6, porque, no relatório final, ele terá a numeração de nº 6 e tal na sua finalização.

Infra-estrutura.

(Intervenções fora do microfone. Inaudíveis.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pediria aos nobres colegas que deixemos então o nosso Relator debruçar-se e ler o seu relatório, porque já estamos aqui com 1 hora de atraso. Aí, depois começa a Ordem do Dia e termina atrapalhando a nossa leitura.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A análise das condições da infra-estrutura aeroportuária brasileira está dentre os aspectos estabelecidos pela própria Comissão Parlamentar de Inquérito da Câmara dos Deputados, criada por meio do Requerimento nº 001/2007, que tem por finalidade investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente aéreo, por colisão no ar, ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, no Município de Peixoto de Azevedo, Estado de Mato Grosso, envolvendo um Boeing 737-800 da GOL (Vôo 1907), e um jato Legacy, da America ExcelAir, conhecida como CPI — Crise do Sistema de Tráfego Aéreo, identificada pela sigla CPI Aéreo. Assim, este relatório apresenta, a seguir, uma ampla análise dos diversos fatores que envolvem o setor aeroportuário, desde a sua legislação aplicada à estrutura de gestão, os recursos de custeio e de investimentos, a situação da infra-estrutura propriamente dita, isto é, as condições dos principais aeroportos do País, seja quanto aos seus movimentos e capacidades de passageiros e de cargas, seja quanto à identificação das principais necessidades e ao planejamento e execução das obras prioritárias realizadas recentemente que estão em andamento e previstas. Aborda-se ainda o funcionamento do sistema de informações aos passageiros presentes nos aeroportos brasileiros e alguns dos aspectos relativos à participação privada na administração da infra-estrutura aeroportuária. Por fim, apresenta-se o resultado das investigações sobre os fatores contribuintes para a ocorrência de falhas nos serviços, as conclusões alcançadas e as sugestões e recomendações para as autoridades competentes.

Legislação aplicada.



Desde a Constituição Federal de 1934, a União tem o direito exclusivo de explorar ou dar em concessão a navegação aérea e as instalações de pouso, como dizia o texto de então. A Constituição de 1988 estabelece, em seu art. 21, inciso XII, alínea c, que compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão à navegação aérea aeroespacial (novidade da Carta vigente) e a infra-estrutura aeroportuária. O primeiro Código Brasileiro do Ar foi editado em 1938 (Decreto-Lei nº 483), e, desde aquela data até 1972, quando foi criada a Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária — INFRAERO, coube à Aeronáutica cuidar do tráfego aéreo, tanto militar quanto civil, bem como da administração dos aeroportos brasileiros. Com a criação da INFRAERO, houve então a primeira divisão entre o controle do chamado "espaço aéreo", que continuou com os militares da Aeronáutica, e a operação aeroportuária, remanejada para a nova empresa.

Em 19 de dezembro de 1986, foi editado um novo Código Brasileiro de Aeronáutica, por meio da Lei nº 7.565, com uma série de definições sobre o sistema aeroportuário. De acordo com essa norma, o sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronaves, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades.

Aeródromo é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves, e pode ter função civil ou militar. Os aeródromos civis poderão ser utilizados por aeronaves militares, e os aeródromos militares podem ser utilizados por aeronaves civis, obedecidas as regras da autoridade aeronáutica. Os aeródromos civis podem ser ainda públicos ou privados.

Os aeródromos públicos, dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas são considerados aeroportos.

Os aeródromos públicos podem ser administrados diretamente pela União, por empresas da Administração Federal Indireta, por Estado ou Município, mediante convênio, ou ainda, por concessão ou autorização. A construção, administração e exploração dos aeródromos sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica.



A operação e a exploração de aeroportos e heliportos, bem como seus serviços auxiliares, constituem atividade monopolizada da União, em todo o território nacional.

Compete à União, também, organizar administrativamente os aeroportos por ela explorados. Os aeroportos públicos podem ser utilizados por qualquer aeronave nacional ou estrangeira mediante o pagamento de tarifas fixadas pela autoridade aeronáutica.

As áreas aeroportuárias poderão ser utilizadas pelas empresas aéreas sem a necessidade de licitação para a instalação de despacho, escritório, oficina e depósito, ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves. A utilização das áreas destinadas a estabelecimentos comerciais, por sua vez, sujeita-se à licitação prévia e o funcionamento do comércio depende de autorização da autoridade aeronáutica.

Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos.

De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica — CBA, as propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais. As restrições referem-se às edificações, instalações, culturas agrícolas, objetos e tudo mais que possa embaraçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à radionavegação ou dificultar a visibilidade.

Essas restrições foram especificadas pela autoridade aeronáutica por meio da Portaria nº 1.141/GM5, de 8 de dezembro de 1987, que aprovou o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos e o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano Básico de Zona de Proteção de Heliportos e o Plano de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea.

Restrições impostas aos terrenos circunvizinhos aos aeródromos.

As principais limitações se referem à altimetria das edificações e ao tipo de uso. Na prática, o zoneamento do solo é estabelecido no nível municipal. Porém, os aspectos da legislação aeronáutica são de nível federal.

O entrosamento entre as esferas de competência deve garantir os níveis de segurança requeridos pelo transporte aéreo e dar condições de operação aos aeródromos existentes ou em implantação.



Altimetria.

Para efeito do Plano Básico de Zona de Proteção, os aeródromos são enquadrados, segundo o tipo de operação, em 3 classes: VFR (Visual Flight Rules), IFR (Instrument Flight Rules) — Não Precisão e IFR (Instrument Flight Rules) — Precisão. Respectivamente, aquele que opera sob regras de vôo visuais, com regras de vôo por instrumento e com regras de vôo por instrumento que forneça orientação bidimensional (ILS - Instrument Landing System, Radar de Aproximação etc.).

As classes são divididas em códigos que dependem do comprimento básico de pista (comprimento referido às condições do nível médio do mar, temperatura padrão e gradiente de pista nulo):

Código 1 - Menor que 800 metros.

Código 2 - De 800 até 1 .200 metros.

Código 3 - De 1 .200 até 1.800 metros.

Código 4 - Maior ou igual a 1.800 metros.

Em função desses códigos temos uma série de superfícies imaginárias limitadoras.

O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos define o gabarito permitido para instalação de qualquer obstáculo nas seguintes áreas: Faixa de Pista, Áreas de Aproximação, Áreas de Decolagem, Áreas de Transição, Área Horizontal Interna, Área Cônica e Área Horizontal Externa.

E aqui tem um Plano Básico da Zona de Proteção de Aeródromos, para informação.

Principais restrições dos aeroportos.

Na “Faixa de Pista” não são permitidos quaisquer aproveitamentos que ultrapassem seu gabarito, tais como construções, instalações e colocação de objetos de natureza temporária ou permanente, fixos ou móveis, exceto os auxílios à navegação aérea que, obrigatoriamente, tenham de ser instalados nesta área.

Nas “Áreas de Aproximação, Decolagem e Transição” não são permitidas implantações de qualquer natureza que ultrapassem os seus gabaritos, salvo as torres de controle e os auxílios à navegação aérea que, a critério do Departamento de Controle do Espaço Aéreo — DECEA, poderão ser instalados nas “Áreas de Transição”, mesmo que ultrapassem o gabarito dessa área.



Nas “Áreas de Aproximação” e “Áreas de Transição” dos aeródromos e helipontos, não são permitidas implantações de natureza perigosa, mesmo que não ultrapassem os gabaritos fixados. Denomina-se "Implantação de Natureza Perigosa" toda aquela que produza ou armazene material explosivo ou inflamável, ou cause perigosos reflexos, irradiações, fumo ou emanações que possam proporcionar riscos à navegação aérea, a exemplo de usinas siderúrgicas e similares, refinarias de combustíveis, indústrias químicas, depósitos ou fábricas de gases, combustíveis ou explosivos, áreas cobertas de material refletivo, matadouros, vazadouros de lixo, culturas agrícolas, assim como outras que possam proporcionar riscos semelhantes à navegação aérea.

Os projetos para qualquer tipo de implantação ou aproveitamento de propriedades localizadas nessas áreas terão de ser submetidos à autorização do Comando Aéreo Regional — COMAR.

Além disso, quando uma implantação de qualquer natureza, temporária ou permanente, fixa ou móvel, elevar-se a 150 metros ou mais de altura sobre o terreno ou nível médio do mar, localizado dentro ou fora da “Zona de Proteção de Aeródromos ou de Helipontos”, deverá o responsável prestar ao COMAR as informações previstas na Portaria nº 1.141/GM5. Para estes casos, de acordo com a citada Portaria, são permitidas, independentemente de autorização ou consulta ao COMAR, as implantações que se elevem acima da superfície do terreno em, no máximo, 8 metros na área horizontal interna, em 19 metros na área cônica e 30 metros na área horizontal externa, qualquer que seja o desnível em relação à elevação do aeródromo. Essa autorização não se aplica à instalação ou construção de torres de alta tensão, cabos aéreos, mastros, postes e outros objetos cuja configuração seja pouco visível à distância.

Qualquer aproveitamento que ultrapasse os gabaritos das “Áreas Horizontal Interna”, “Cônica” e “Horizontal Externa”, não enquadrados no item anterior, deverá ser submetido à autorização do COMAR, mediante pedido de autorização para aproveitamento de propriedades estabelecido na Portaria nº 1.141/GM5.

Plano Específico de Zona de Proteção de Aeródromo.

O Plano Específico de Zona de Proteção de Aeródromo (PEZPA) é elaborado e aplicado quando existem acidentes geográficos naturais e/ou artificiais na região



do aeródromo que não permitem a aplicação dos parâmetros estabelecidos no plano básico, sendo necessário o desenvolvimento de um estudo específico, visando atender às necessidades operacionais de um sítio aeroportuário.

O PEZPA, assim como o PBZPA, deve incluir todas as possibilidades de evolução futura previstas pela autoridade aeronáutica, e somente poderá ser substituído por outro plano específico.

Este plano, quando aprovado, tem caráter definitivo e qualquer aproveitamento que ultrapasse os gabaritos nele fixados, não caberá nem consulta. A alternativa é substituir o plano específico por outro para aprovação.

Plano de Zoneamento de Ruído.

O Plano de Zoneamento de Ruído — PZR é o documento pelo qual o Ministério da Defesa estabelece as normas para a ocupação ordenada da área em torno do aeroporto, sujeita aos efeitos do ruído aeronáutico. Este Plano visa compatibilizar o desenvolvimento das diversas atividades urbanas ou rurais ali situadas com os níveis do ruído aeronáutico. É composto pelas curvas de nível de ruído e pelo zoneamento das áreas delimitadas por estas curvas, nas quais são definidas as condições para seu aproveitamento.

Os PZR são documentos elaborados pelo Instituto de Aviação Civil — IAC e aprovados pela ANAC, sendo que os critérios para sua elaboração e aplicação encontram-se dispostos em portaria. Os primeiros PZR datam da década de 80.

Para efeito de aplicação do Plano de Zoneamento de Ruído, as pistas são classificadas em função do movimento de aeronaves e do tipo de aviação, nas categorias de I a VI.”

E aqui há uma descrição das categorias, que eu vou passar à frente aqui.
(*Pausa.*)

Página 19. Ah! O meu é diferente. É que meu texto tem as letras maiores, para eu poder ler aqui. Então, vão passando à frente. Mas as páginas não são as mesmas? (*Pausa.*) Houve uma renumeração das páginas. Então, vamos passando adiante.

“Em função disto, são demarcadas 3 áreas.”

Acho que também podemos passar esse ponto e ir lá para a Gestão do Sistema Aeroportuário.



Gostaria de explicar por que tratamos dessas preliminares aqui. V.Exas. vão se dar conta de que os nossos aeroportos estão todos colocados, em alguma medida, em situações que envolvem esse tipo de regramento. Exemplo: Aeroporto de Congonhas. Onde ele está, ele deveria obedecer todas essas normas que aqui foram levantadas anteriormente em relação à proteção, em relação às construções no seu entorno, em relação aos ruídos.

Gestão do Sistema Aeroportuário.

Conforme dados fornecidos pela ANAC, o Brasil tem hoje 2.498 instalações aeroportuárias, entre aeroportos (locais de movimentação de aeronaves com terminais de passageiros) e aeródromos (locais de movimentação de aeronaves em que não há terminais de passageiros), dos quais 739 são públicos e 1.759 são particulares. Conforme os registros da Organização Internacional da Aviação Civil — ICAO, este é segundo maior número de aeródromos por país, atrás apenas dos Estados Unidos, onde há 16.507 locais para pouso e decolagem de aeronaves.

Segundo dados da ANAC, mais de 105 milhões de passageiros foram atendidos em aeroportos brasileiros no ano de 2006. Desses aeroportos, apenas 10 concentram 75% do movimento total, sendo o de Congonhas, localizado na cidade de São Paulo, o de maior movimento de passageiros, com 18,5 milhões, seguido pelo de Guarulhos, com 15,8 milhões. Em seguida vêm os aeroportos de Brasília, Galeão, Salvador, Recife, Porto Alegre, Confins, Santos Dumont e Curitiba. O aumento de demanda de passageiros estimado para 2007 é da ordem de 10%.

6.2.1 A EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA — INFRAERO.

A INFRAERO é uma empresa pública constituída nos termos da Lei nº 5.862, de 2 de dezembro de 1972, vinculada ao Ministério da Defesa. Ela tem por finalidade implantar, administrar, operar e explorar, industrial e comercialmente, a infraestrutura aeroportuária e de apoio à navegação aérea, prestar consultoria e assessoramento em suas áreas de atuação e na construção de aeroportos, bem como realizar quaisquer atividades correlatas ou afins que lhe forem atribuídas pelo Ministério da Defesa.

De acordo com o Relatório da Administração — 2006 da INFRAERO, a empresa é responsável pela administração de 68 aeroportos, 80 unidades de apoio



à navegação aérea e 32 terminais de logística de carga. A cada ano, cerca de 330 milhões de pessoas passam pelos aeroportos administrados pela INFRAERO, das quais mais de 102,2 milhões são passageiros, o que corresponde a 97% do transporte regular de passageiros no Brasil. Em 2006, o número de operações foi de cerca de 1,9 milhão de pousos e decolagens de aeronaves nacionais e estrangeiras. O volume total de cargas, segundo o mesmo relatório, passou de 753.367 toneladas, em 2005, para 780.997, em 2006, representando recorde histórico na movimentação de cargas.

Sediada no Distrito Federal, está presente em todos os Estados, congregando uma força de trabalho composta de aproximadamente 26.500 profissionais, entre efetivos e terceirizados: 10,3 mil são concursados, 293 são contratados em caráter especial e os demais são funcionários de empresas contratadas mediante terceirização. A diretoria da empresa é composta por seu presidente, pelos diretores de administração, operações, comercial, engenharia e finanças e pelos titulares das superintendências existentes em todas as regiões geográficas do País.

Compete também à INFRAERO zelar pela segurança da aviação, observando e analisando as condições do tempo para a prática de vôos. Os serviços prestados pela INFRAERO, para tanto, consistem nos gerenciamentos de tráfego aéreo, de telecomunicações e de meteorologia.

O serviço prestado pela empresa na área de meteorologia fornece informações para as aeronaves, além de comercializar dados e laudos de meteorologia. A área de meteorologia dispõe de 68 estações meteorológicas de superfície, que coletam dados, confeccionam boletins meteorológicos, transmitem dados e fornecem informações aos usuários.

A INFRAERO dispõe de 84 unidades de apoio de navegação aérea no território brasileiro. O serviço de gerenciamento do controle de tráfego aéreo da INFRAERO tem 13 centros de controle de aproximação, responsáveis pelo tráfego aéreo nas fases de subida, após a decolagem, e descida das aeronaves para o pouso. O controle de aeródromo é feito por 22 torres de controle, que têm o objetivo de gerenciar os pousos e decolagens realizados tanto nos aeroportos como em suas proximidades.



6.2.2 O PAPEL DA ANAC NA GESTÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

Com a criação da ANAC (Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005), o setor de aviação civil passou a ser regulado por uma entidade civil vinculada ao Ministério da Defesa, a ANAC, que tem a finalidade de regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.

Conforme prevê a legislação, a ANAC deverá observar e implementar orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo Conselho de Aviação Civil — CONAC no que se refere ao estabelecimento do modelo de concessão de infra-estrutura aeroportuária e à suplementação de recursos para aeroportos de interesse estratégico, econômico ou turístico.

De acordo com a Lei, no que se refere à infra-estrutura aeroportuária, a ANAC tem as seguintes funções:

- propor ao Presidente da República, por intermédio do Ministro de Estado da Defesa, a declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão administrativa, dos bens necessários à construção, manutenção e expansão da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;

- aprovar e fiscalizar a construção, a reforma e a ampliação de aeródromos e sua abertura ao tráfego;

- expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de vôo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

- expedir normas e padrões que assegurem a compatibilidade, a operação integrada e a interconexão de informações entre aeródromos;

- aprovar os planos diretores dos aeroportos e os planos aeroviários estaduais; e

- promover estudos sobre a logística do transporte aéreo e do transporte intermodal, ao longo de eixos e fluxos de produção, em articulação com os demais órgãos governamentais competentes.

6.2.2 AEROPORTOS ADMINISTRADOS POR ESTADOS E MUNICÍPIOS E PELA AERONÁUTICA.



Aqui, enfim, de acordo com os dados da ANAC, 190 aeródromos brasileiros são administrados por Estados e 155 por municípios. Temos também 320 aeródromos públicos brasileiros administrados pela Aeronáutica.

Em São Paulo, Estado com maior volume de tráfego aéreo, dos 31 aeroportos estaduais administrados pelo Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo — DAESP, apenas 10% não apresentam prejuízo: o de Ribeirão Preto, de Amarais, em Campinas, e o de São José do Rio Preto. A maioria dos aeroportos, em consequência da redução dos vôos da aviação regional, recebe apenas aeronaves da aviação geral. Em grande parte dos aeroportos da rede estadual de São Paulo há boas estruturas, porém ociosas por falta de interesse das empresas aéreas.

Contudo, novos investimentos continuam sendo feitos na rede aérea estadual paulista. Há pouco tempo, por exemplo, foi inaugurado o Aeroporto Bauru Arealva, com capacidade para receber vôos nacionais e internacionais, de passageiros ou cargas. O DAESP pretende, também, inaugurar um aeroporto no Guarujá, com capacidade para jatos de até 100 lugares.

Assim como em outras esferas da administração federal, o crescimento de aeroportos estaduais e municipais esbarra na liberação de recursos por parte do Tesouro Nacional.

6.2.3 AERÓDROMOS PRIVADOS

O Art. 1º da Instrução de Aviação Civil — IAC nº 2328, de 1990, define que aeródromo privado é o aeródromo civil que só poderá ser utilizado com a permissão de seu proprietário, sendo vedada sua exploração comercial.

De acordo com a Norma IAC- 4301, os aeródromos privados são registrados e abertos ao tráfego aéreo por ato da ANAC publicado no Diário Oficial da União. Esse registro tem validade de 5 anos, renovável por igual período, desde que mantidas as condições técnicas para as quais foi aberto ao tráfego aéreo.

Eu vou pular aqui, gente, só para ter essa informação de quantos existem ali 2 parágrafos à frente.

Segundo dados da ANAC, existem no Brasil, hoje, 1.759 aeródromos particulares. Só nos últimos 2 anos, foram construídos 460 novos aeródromos pelo País. Uma das explicações para essa explosão está no fato de que, dos 5.355 municípios brasileiros, apenas 96 contam com vôos regulares. As companhias



aéreas, em busca de rotas mais rentáveis, deixaram de atender pequenas cidades. Com isso, a aviação executiva ganhou estímulo para criar sua própria rede, longe dos problemas dos aeroportos públicos.

Não se pode confundir aeródromos privados com aeroportos públicos concedidos à iniciativa privada, como são os casos de Porto Seguro, Bahia, e Cabo Frio, Rio de Janeiro. Nesses casos, os aeroportos foram construídos pelo Poder Público, e a administração foi concedida a uma empresa ou consórcio.

Em Porto Seguro, Bahia, por exemplo, o aeroporto pertence ao Governo do Estado da Bahia, mas foi concedido à Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico - SINART, que fez os investimentos em melhorias e administra o aeroporto.

Entretanto, o aeroporto conta com diversos órgãos públicos nas suas dependências, como Aeronáutica, Receita Federal, Polícia Federal, entre outros, necessários ao funcionamento dos serviços requeridos por um aeródromo público.

O aeroporto de Cabo Frio, no Rio de Janeiro, foi construído pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro, em parceria com o Comando da Aeronáutica, através do Programa Federal de Auxílio aos Aeroportos - PROFAA. Após a conclusão das obras, o aeroporto passou a ser administrado pela Prefeitura Municipal de Cabo Frio, até 2001, quando teve a sua operação privatizada, passando a ser administrado pela empresa Costa do Sol Operadora Aeroportuária S.A.

6.3 A INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA BRASILEIRA

A seguir, segue uma visão geral da situação da infra-estrutura dos principais aeroportos brasileiros, desde a demanda e necessidades atuais, até aquelas previstas para o médio prazo.

Aqui, Srs. e Sras. Parlamentares, V.Exas. terão uma análise de vários aeroportos brasileiros. Eu vou pedir a V.Exas. para que eu faça a leitura só dos dados gerais. Quando nós chegarmos ao específico de cada um dos aeroportos, a gente passa para a próxima fase. O.k. ?

Nos últimos 10 anos, praticamente dobrou o número de usuários do sistema aeroviário do País. Em 2006, passaram somente pelos aeroportos brasileiros administrados pela INFRAERO 102 milhões de passageiros, contra 55 milhões de usuários no ano de 1997, um aumento real de 84 %.



Apesar da crise no setor aéreo, desencadeada a partir de setembro de 2006, após o acidente entre as aeronaves da Gol e da ExcelAire sobre a Floresta Amazônica, o movimento de passageiros nos aeroportos administrados pela INFRAERO cresceu 8,45% no primeiro quadrimestre de 2007, em comparação com o mesmo período do ano passado. Foram 36,5 milhões de passageiros embarcados ou desembarcados de janeiro a abril deste ano, contra 33,6 milhões no mesmo período de 2006.

Aqui há uma tabela que fala sobre a variação de 1997 a 2006. Depois, nós temos o movimento de passageiros dos aeroportos administrados pela INFRAERO. E na seqüência temos o movimento dos principais aeroportos brasileiros no ano de 2006.

Com relação ao movimento de aeronaves, se compararmos o do ano de 1997 ao de 2006, observaremos um aumento de apenas 4,40%. Percebe-se um significativo aumento de 23,64% entre 1997 e 2001. Entre 2002 e 2004, houve uma redução de 32,64%; entre 2005 e 2006, um aumento de 17,73%.

Na verdade o movimento de aeronaves não acompanhou o crescimento significativo do número de passageiros e praticamente não aumentou nesse período. O que ocorreu, de fato, foi que a partir de 2003, para atender à demanda crescente de passageiros, as companhias aéreas passaram a adquirir aeronaves com maior número de assentos. Os quadros e os gráficos a seguir demonstram a evolução do setor aéreo.

Então nós temos aqui o movimento de aeronaves nos aeroportos administrados pela INFRAERO de 1997 a 2006, o crescimento. Ali há um gráfico demonstrando isso.

Adicionalmente, consideramos importantes algumas observações gerais sobre o tráfego de passageiros no País, que mostram a sua concentração no eixo Sudeste-Brasília.

Os aeroportos da Região Sudeste, junto com Brasília, respondem por cerca de 60% de passageiros transportados e por quase 40% do movimento de aeronaves. Concentram também cerca de metade da carga e mala postal processada no Brasil.



O Estado de São Paulo, principal pólo econômico do Brasil, processa, nos aeroportos de Congonhas e de Guarulhos, cerca de 30% do fluxo total de passageiros do País.

O aeroporto de Brasília, Distrito Federal, detém a terceira colocação em número de passageiros. Em função da sua posição geográfica central, esse aeroporto vem se tornando um dos principais centros de distribuição de passageiros do Brasil.

6.4.2 O MOVIMENTO E A CAPACIDADE DE CARGA

Estimulado principalmente pela estabilidade política e econômica do País, houve um crescimento significativo do volume de carga e mala postal processado no Brasil na última década, tanto no que tange ao tráfego doméstico quanto internacional.

O movimento de cargas acompanhou o contínuo aumento do número de usuários do sistema. De acordo com a INFRAERO, nos últimos 6 anos, houve um aumento de 46,14% de carga aérea nos 33 terminais de logística da empresa, que passou de 534.394 toneladas de carga em 2001 para 780.997 toneladas em 2006, conforme demonstra o quadro a seguir.

Aqui há um quadro com o movimento de carga nos aeroportos administrados pela INFRAERO.

6.3.3 A SITUAÇÃO DE INFRA-ESTRUTURA DOS PRINCIPAIS AEROPORTOS BRASILEIROS

Entre os vários trabalhos desenvolvidos pelas entidades do setor de aviação civil com o intuito de relatar a situação da infra-estrutura aeroportuária brasileira, destacamos o relatório intitulado “Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros”, produzido pelo Comando da Aeronáutica, no ano de 2005, e o documento “Capacidade *versus* Demanda e Estimativas de Investimentos Necessários no Curto Prazo - versão preliminar”, produzido pela ANAC neste ano.

O primeiro considera os 150 aeroportos mais movimentados do Brasil, e o segundo analisa os dados e faz projeções para 28 aeroportos administrados pela INFRAERO que atendem às localidades mais visitadas do País, segundo cálculos do Ministério do Turismo. Os estudos apresentam dados detalhados e analisam com profundidade a situação do transporte aéreo brasileiro. Por essa razão, e por terem



sido produzidos por entidades governamentais que gerenciam o tráfego aéreo, eles foram os principais instrumentos utilizados para o levantamento da situação geral dos aeroportos brasileiros.

Feita essa observação, e tendo como base os citados documentos, apresentamos a seguir uma descrição da situação da infra-estrutura aeroportuária de cada Região do País, com informações detalhadas sobre os principais aeroportos.

Importante observar ainda que, em cumprimento à Resolução do CONAC nº 006/2007, que estabelece medidas para a reorganização do transporte aéreo em São Paulo, as expectativas de demandas de grande parte dos aeroportos brasileiros deverão sofrer alterações, em razão da redistribuição da malha aérea.

Em seu depoimento nesta CPI, o Ministro da Defesa, Sr. Nelson Jobim, explica resumidamente como se daria essa redistribuição:

Aqui há uma transcrição da fala do Ministro Nelson Jobim.

Vejam bem como faríamos: desconcentraríamos a distribuição. Aí, teríamos Brasília distribuindo para a Região Centro-Oeste e para a Região Norte, ou seja, saindo de Congonhas, vai-se a Brasília e em Brasília se acessa a Região Norte e a Região Centro-Oeste; Confins, a Região Nordeste; o Galeão ficaria com os vôos internacionais, América do Norte, Europa e América do Sul, basicamente isso, e ainda teria a possibilidade de acessar a Região Nordeste, ou seja, aproveita-se as vias aéreas da parte litorânea, aí se caminharia para o Nordeste. Leia-se: Salvador, Natal etc. Já Curitiba, seria hub para a Região Sul. O fato de Curitiba ser o hub da Região Sul não significa que o sujeito que sai de Porto Alegre não tenha um vôo direto para Brasília. Agora, é muito certo que, saindo da Região Sul, para acessar a Região Norte, não se passaria por Congonhas, mas por outros aeroportos. Posso sair de Porto Alegre, tomar o Galeão e ir para a Região Nordeste. Agora, não vou fazer



via Congonhas. Já Santos Dumont continuaria com sua destinação natural de ponte aérea.

(...)

Guarulhos: Região Norte, Região Centro-Oeste, Região Nordeste, Galeão — Galeão para as conexões na América do Sul; Guarulhos: Região Sul, Europa, América do Norte. Enfim, Guarulhos voltaria a ser o hub, porque tem capacidade para tanto.

Aqui passamos a fazer uma análise das regiões. Na Região Norte, fizemos uma análise do Aeroporto de Manaus, Eduardo Gomes, depois fizemos uma análise do Aeroporto de Belém. Não vou ler as análises. Posso pular?

Depois temos a Região Nordeste, e vamos tratar do Aeroporto de Salvador, do Aeroporto de Recife. Em cada um desses aeroportos estamos colocando a capacidade de investimento proposto pelas companhias.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas é importante que o senhor leia, Sr. Relator, para que a gente, nós 3 aqui da Oposição, os únicos que estão aqui...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Interessados.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ... assistindo e interessados no seu relatório, possamos acompanhar. Acho que é importante ler aeroporto por aeroporto. O Presidente também, com certeza, estaria interessado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Podíamos pular, Deputado Vic Pires, se V.Exa. não se...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas por que pula aeroporto, e não pula o resto? Então vamos pular tudo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, é que... É que nós podemos ganhar tempo, porque aqui são dados e informações sobre cada um dos aeroportos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas eu gostaria de saber e acompanhar esses dados. Se V.Exa. me permitir...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A leitura está sendo tão agradável!



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor quer mesmo, Deputado Vic Pires ?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu faço questão. A não ser que V.Exa. não queira ler, mas é importante para que a gente possa...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não. Eu aqui tenho todo o tempo do mundo. Estou até à noite...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nós também. O senhor viu que a sua base lhe deixou abandonado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - 6.3.3.1 REGIÃO NORTE

Devido à extensa superfície, é a região que conta com a maior quantidade de aeroportos do País para atender ao tráfego regular. No entanto, 14 desses aeroportos deixaram de operar neste mercado entre 2001 e 2005. Da rede aeroportuária considerada, apenas 8 oferecem ligações diretas com as demais regiões brasileiras e com 5 países da América do Sul (Bolívia, Guiana, Guiana Francesa, Suriname e Venezuela), além dos Estados Unidos da América.

Os 4 aeroportos da Região que atuam no mercado internacional, com destaque para o Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, em Manaus, contam com terminais de carga aérea dotados de equipamentos e infra-estrutura modernos, incluindo câmaras frigoríficas, áreas especiais para material radioativo e produtos químicos, instalações para carga viva, cargas restritas e câmaras mortuárias, enfim, adequados para receber as mais diversas mercadorias.

É preciso salientar a relevância dos Estados do Amazonas e Pará no transporte aéreo da região. Os aeroportos desses 2 Estados, em especial os internacionais Eduardo Gomes e de Belém, situados respectivamente nas metrópoles regionais de Manaus e Belém, movimentam 75% do fluxo de passageiros da Região e 4% do País.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, permita-me apenas fazer uma correção no seu relatório. O Aeroporto de Belém tem nome, assim como o Eduardo Gomes, de Manaus. O Aeroporto de Belém se chama Valdecans.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Qual é o nome?



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Valdecans. É o nome do aeroporto. Está na Aeronáutica direitinho, Valdecans. Apenas para que fique registrado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nós vamos cobrar aqui.

6.4.3.1.1 AEROPORTO DE MANAUS - EDUARDO GOMES

O Aeroporto de Manaus, situado a 14 quilômetros do centro da cidade, atende à aviação internacional e nacional, além de ocupar a terceira posição em movimentação de carga aérea no Brasil. O Aeroporto de Manaus, com uma pista de pouso e decolagem de 2.700 metros de extensão por 45 metros de largura e área terminal, processou 33.785 movimentos de aeronaves (pousos e decolagens), assim como o embarque e desembarque de 1 milhão e 689 mil passageiros no ano de 2006. Esses valores correspondem, respectivamente, a 1,7% e 1,6% do total de aeronaves e passageiros registrados em todo o País naquele ano.

Segundo a ANAC, a área de manobras, composta pelas pistas de pouso e decolagem e pistas de táxi, possui capacidade avaliada em 35 movimentos por hora, e a anual é estimada em 150 mil movimentos, o que possibilitaria acomodar as projeções para o horizonte de 2010.

O pátio de aeronaves conta com 10 posições de estacionamento na área terminal de passageiros, sendo 6 em pontes de embarque, que possuem capacidade de processar 8 aeronaves/hora, e 4 remotas, que podem processar pelo menos 4 aeronaves/hora. O total da capacidade para atender até 12 aeronaves/hora é compatível com as previsões de demanda na hora-pico em 2010.

Aqui é importante olhar essas informações, porque nós vamos ver que as projeções para vários aeroportos vão até 2010, outras para 2015, e é possível perceber todos os gargalos que estão colocados para o setor em função dessas análises.

Vocês já vão ver aqui que o terminal de passageiros, com área total aproximada de 43.659 metros quadrados e capacidade avaliada em 3 milhões e 600 mil passageiros/ano, possibilita atender à previsão de passageiros para além do horizonte de 2015. Então, o pátio vai a 2010, mas o terminal de passageiros já está para além de 2015.



Há registros de Perigo Aviário no entorno do aeroporto, devido à proximidade do lixão municipal. O aeroporto possui Plano de Zoneamento de Ruído aprovado pela Portaria nº 0629/GM-5, de 2 de maio de 1984. Sua área patrimonial está parcialmente envolvida por ocupação urbana na lateral direita da pista de pouso e no prolongamento da cabeceira 28.

De acordo com o estudo, o aeroporto necessita de algumas intervenções para melhorar a sua segurança operacional: adequação da faixa de pista e implantação de áreas de escape nas cabeceiras. Estas intervenções têm um orçamento estimado na ordem de 5 milhões de reais. Considerando a possibilidade de eventuais pousos de emergência, seria importante também a adequação da pista de táxi do aeroporto para uso como pista eventual, obra estimada em cerca de 25 milhões de reais. Dessa forma, o total de investimentos necessários, no curto prazo, para o Aeroporto de Manaus seria da ordem de 30 milhões de reais.

Apesar desse diagnóstico, a INFRAERO, que administra o aeroporto, não apresentou, para o horizonte de curto prazo, qualquer intervenção de adequação/ampliação em infra-estrutura para o aeroporto em tela.

6.3.3.1.2 AEROPORTO DE BELÉM

O Aeroporto de Belém, situado a 12 km do centro da cidade, processou (...)."

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Aeroporto de Belém, Walter Cans.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não é Walter, é Val — vê, á, ele — ; outra palavra: de Cans, Val-de-Cans.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quem é o cidadão?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É internacional o aeroporto. O cidadão eu não sei.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Vou continuar falando de Belém, que fica mais fácil.

"O Aeroporto de Belém, situado a 12 km do centro da cidade, processou um tráfego internacional e nacional que totalizou 34.097 movimentos de aeronaves e 1.523.714 passageiros, em 2005, valores que correspondem a 1,86% e 1,6% do total de aeronaves e passageiros processados em todo o País, respectivamente.



O Aeroporto de Belém, com duas pistas de pouso e decolagem, uma com 2.800 m de extensão e 45 m de largura e outra com 1.830 m de extensão e 45 m de largura, possui capacidade avaliada em 35 movimentos por hora e movimentação anual estimada em 160.000 movimentos, que atendem às projeções de demanda para o horizonte de 2010. Ainda que a capacidade seja compatível com as necessidades apontadas pelas previsões de demanda, por questões operacionais, propõe-se a implantação de uma pista de táxi ligando a cabeceira 24 à pista 02/20.

O pátio de aeronaves conta com 11 posições de estacionamento, sendo 5 com pontos de embarque, que podem atender até 7 aeronaves/hora, e as demais 6 posições remotas, que atendem a 6 aeronaves. Desta forma, a capacidade total de atender até 13 aeronaves/hora estaria compatível apenas para a situação atual. No entanto, para atender às perspectivas de demanda da ANAC para 2010, há necessidade de ampliação de pelo menos mais 2 posições de estacionamento no pátio de aeronaves.

O terminal de passageiros, com área total aproximada de 33.255 m² tem capacidade avaliada em 2.700.000 passageiros/ano, o que possibilitaria processar a demanda projetada para o horizonte de 2010. Contudo, a capacidade do atual terminal de passageiros já estaria saturada em 2015, segundo o estudo.

Há registros de Perigo Aviário no entorno do aeroporto. As restrições ao uso do solo ocorridas no Plano Específico de Zona de Ruído, aprovado pela Portaria N° 0629/GM-5, de 02 de maio de 1984, já não são aplicáveis, devido à área patrimonial se apresentar inteiramente envolvida pela malha urbana". Aqui é um outro problema identificado no Aeroporto de Belém.

"O levantamento da ANAC aponta que para atender a demanda estimada para 2010, o Aeroporto de Belém precisa de investimentos da ordem de R\$ 37,5 milhões. A ampliação do pátio de aeronaves e a implantação de uma nova pista de táxi, a fim de disciplinar o uso da pista de pouso e decolagem principal, tem um custo estimado na ordem de R\$ 25,5 milhões. A adequação do Plano de Zoneamento de Proteção e implantação de áreas de escape nas cabeceiras, por outro lado, tem orçamento estimado na ordem de R\$ 12 milhões.



Apesar desse diagnóstico, a INFRAERO, administradora do aeroporto, não apresentou para o horizonte de curto prazo qualquer intervenção de adequação/ampliação em infra-estrutura para o aeroporto em tela.

6.3.3.2 REGIÃO NORDESTE”

Alguma dúvida, Deputado Vic Pires?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nenhuma. Parabéns.

6.3.3.2 REGIÃO NORDESTE

Atualmente, essa Região conta com 23 aeroportos para atender ao tráfego regular, haja vista que três deixaram recentemente de operar neste mercado. Cerca de 80% dos aeroportos oferecem ligações diretas com as demais regiões do País, e os 20% restantes destinam-se apenas ao mercado regional. O tráfego internacional é processado em seis aeroportos, que se conectam com Cabo Verde, Estados Unidos da América, quatro países da Europa — Alemanha, Espanha, França, Portugal — e o Chile.

Os aeroportos internacionais de Salvador (Deputado Luís Eduardo Magalhães), Recife (Guararapes) e Fortaleza (Pinto Martins) são responsáveis por uma expressiva parcela da demanda por transporte aéreo na região e no País, conforme veremos a seguir.

6.3.3.2.1 AEROPORTO DE SALVADOR

O Aeroporto de Salvador, situado a 28 km do centro da cidade, responde por mais de um terço da movimentação de passageiros do Nordeste. Em 2005, registrou um total de 91.414 movimentos de aeronaves e transportou 5.425.747 passageiros, valores que correspondem a 4,8% e 5,3% do total de aeronaves e passageiros do País, respectivamente.

O Aeroporto de Salvador opera com duas pistas de pouso e decolagem, com dimensões de 3.005 m de extensão por 45 m de largura e 1.520 m de extensão por 45 m de largura. A área de manobras, composta pelas pistas de pouso e decolagem e pistas de táxi, possui capacidade avaliada em cerca de 50 movimentos por hora e a anual estimada em 220.000 movimentos, que atenderiam às previsões de demanda para 2010.

O pátio de aeronaves conta com 14 posições de estacionamento, sendo 11 posições de embarque em pontes e 3 remotas. A avaliação da capacidade indicou o



pátio disponível com capacidade para atender a 17 aeronaves/hora. Portanto, a capacidade instalada está compatível com as previsões de demanda para hora pico de 2010, segundo estimativas da ANAC.

O terminal de passageiros, com área total aproximada de 69.750 m², tem capacidade avaliada em 6.000.000 de passageiros/ano, o que não atende à demanda projetada de 6.168.243 passageiros para 2010.

Há registros de Perigo Aviário no entorno do aeroporto. O aeroporto possui o plano de ruído aprovado pela Portaria nº 0629/GM-5, de 02 de maio de 1984, cujas restrições ao uso do solo já não são aplicáveis, devido ao envolvimento de seu entorno pela malha urbana.

O Aeroporto de Salvador passou recentemente por obras de ampliação do pátio de aeronaves e área terminal de passageiros. Portanto, sua infra-estrutura apresenta-se compatível com as necessidades do potencial de tráfego projetado para 2010.

As obras necessárias referem-se à implantação de RESA (Runway End Safety Areas), ou seja, áreas de escape nas cabeceiras de ambas as pistas, com custo estimado na ordem de R\$ 10 milhões. Outra obra de relevância diz respeito à necessidade de ampliação e readequação do sistema viário de acesso ao aeroporto, com estimativa de custo de R\$ 28,8 milhões. As obras necessárias totalizam, portanto, R\$ 38,8 milhões.

6.3.3.2.2 AEROPORTO DE RECIFE

O Aeroporto do Recife, localizado a cerca de 11 km do centro da cidade, processou um tráfego internacional e nacional que totalizou 57.812 movimentos de aeronaves durante o ano de 2006, assim como o embarque e desembarque de 3.953.845 passageiros, valores que correspondem a 3,0% e 3,9% do total de aeronaves e passageiros processados em todo País, respectivamente.

O Aeroporto de Recife, com uma pista de pouso e decolagem de 3.000 m de extensão e 45 m de largura, possui capacidade horária avaliada em 42 movimentos e a anual estimada em 185.500 movimentos, que atenderiam aos valores estimados de 185.282 movimentos/ano até 2025.

O pátio de aeronaves, com 26 posições de estacionamento, sendo 11 em pontes de embarque, poderá atender 15 aeronaves/hora, enquanto que as 15



posições remotas atendem a 15 aeronaves/hora, totalizando uma capacidade de 30 aeronaves/hora, valor compatível com as previsões de demanda para além de 2025.

O terminal de passageiros, com área total aproximada de 52.000 m², tem capacidade avaliada em 5.000.000 de passageiros/ano, que poderá comportar a previsão de 2010.”

Então, aqui, só para confrontar, temos uma situação onde a pista e o pátio comportam a previsão de 2025, mas o terminal de passageiros comporta a previsão de 2010.

“O aeroporto possui Plano Específico de Zoneamento de Ruído aprovado pela Portaria nº 232/DGAC, de 14 de abril de 1997. O ruído aeronáutico restringe a operação e a capacidade do Aeroporto de Recife, devido à ocupação urbana que envolve todo o aeroporto. Há registros de Perigo Aviário em seu entorno.

O Aeroporto de Recife necessita de algumas intervenções para adequação da segurança operacional: ampliação da área patrimonial; adequação da faixa de pista; e implantação das áreas de escape nas cabeceiras das pistas. Essas intervenções, quanto à segurança operacional, teriam um orçamento estimado na ordem de R\$ 122 milhões, de acordo com números da ANAC.

Este Aeroporto foi contemplado, recentemente, com obras de ampliação do terminal de passageiros e do pátio de aeronaves. No entanto, é prevista ainda a instalação de mais quatro pontes de embarque no novo terminal, com custo estimado em R\$ 15 milhões. Essas demandas totalizam R\$ 137 milhões para o Aeroporto de Recife.

6.3.3.2.3 AEROPORTO DE FORTALEZA

O Aeroporto de Fortaleza, localizado a cerca de 6 km do centro da cidade, recebe com frequência, além dos vôos regulares, vôos fretados nacionais e internacionais (*charters*), e processou, ao longo de 2006, cerca de 46.567 movimentos de aeronaves (pousos e decolagens), assim como o embarque de 3.282.979 passageiros, valores que representam 2,4% e 3,2% do total de aeronaves e passageiros processados em todo País.

A área de manobras, composta pela pista de pouso e decolagem, com 2.545 m de extensão por 45 m de largura e respectivas pistas de táxi, possui capacidade avaliada em 42 movimentos/hora e a 185 mil movimentos/ano, que possibilitariam



acomodar movimentações superiores às projeções de demanda para o horizonte de 2025.

O pátio de aeronaves conta com 14 posições de estacionamento, sendo 6 em pontes de embarque, com capacidade de processar 8 aeronaves/hora, e 8 remotas, que podem atender a 8 aeronaves/hora. Assim, as 14 posições de estacionamento podem atender a 16 aeronaves/hora, capacidade compatível com o horizonte de 2010.

O terminal de passageiros, com área total aproximada de 38.500 m², tem capacidade avaliada em 3.000.000 de passageiros/ano, condição operacional insuficiente para atender à demanda projetada para 2010, considerando o estudo da ANAC.

O aeroporto possui Plano Específico de Zoneamento de Ruído. Contudo, sua área patrimonial está totalmente envolvida pela malha urbana.

Para o Aeroporto de Fortaleza, no curto prazo, a INFRAERO considera a construção do terminal de cargas, vias de acesso e reforço do pátio e pistas de táxi, construção da torre de controle e edificações relacionadas à proteção ao vôo. De acordo com a INFRAERO, estas intervenções teriam um orçamento total estimado na ordem de R\$ 63,2 milhões, sendo que para a conclusão das obras faltam R\$ 14,3 milhões.

Identifica-se, também, a necessidade de implantação de áreas de escape em ambas as cabeceiras da pista. Esta intervenção quanto à segurança operacional teria um orçamento estimado na ordem de R\$ 5 milhões.

O Aeroporto de Fortaleza apresenta como fatores limitantes de sua capacidade a necessidade de ampliação do terminal de passageiros, que não atenderia às perspectivas de demanda para o ano de 2010. Por isso, há a necessidade de ampliação do terminal de passageiros de Fortaleza, para o horizonte de 2010, em cerca de 9.200 m². Esta intervenção teria um orçamento estimado na ordem de R\$ 50 milhões.

Os investimentos totais necessários no Aeroporto de Fortaleza somam R\$ 69,3 milhões.

6.3.3.3 REGIÃO SUDESTE



O Sudeste foi responsável, em 2004, por mais da metade da demanda por transporte aéreo do Brasil, cabendo aos aeroportos localizados no Estado de São Paulo o processamento do maior volume de passageiros, carga e mala postal.

No que tange ao fluxo de passageiros, cerca de um terço da demanda do País é movimentada nos aeroportos de Congonhas e no Internacional de São Paulo/Guarulhos. Enquanto Congonhas atende quase que exclusivamente ao tráfego doméstico, Guarulhos e o Internacional do Rio de Janeiro/Galeão constituem-se nos dois principais portões de entrada do País, responsáveis por cerca de 90% do mercado internacional de passageiros. Esses aeroportos oferecem ligações diretas com 23 países, sendo oito da América do Sul, oito da Europa, dois da América do Norte, dois da África e três da América Central.

No Aeroporto Internacional de Guarulhos e no Internacional de Viracopos/Campinas, são processados cerca de 45% da carga e mala postal do País. Para atender a essa demanda, os terminais contam com sistemas de informatização que proporcionam agilidade no desembarço da carga e segurança no processo de armazenagem. O terminal de cargas de Viracopos é referência de eficiência e infra-estrutura do País. Atende à produção da região metropolitana de Campinas, pólo de alta tecnologia, onde estão instaladas as grandes empresas multinacionais. Considerado o principal centro de distribuição de carga do País, o terminal de Viracopos exporta produtos para 150 países, nos 5 continentes, e importa de mais de 80 países.

6.3.3.3.1 SÃO PAULO

A Área Terminal de São Paulo configura-se como um complexo sistema metropolitano de aeroportos, com destaque para os dois aeródromos mais movimentados do País, o de Congonhas e o de Guarulhos, além de Viracopos e Campos de Marte. Esses aeroportos, em conjunto, são responsáveis por cerca de 25% dos movimentos de aeronaves e mais de um terço de todos os passageiros transportados no País.” Tem uma tabela aqui que traz essas informações.

“O espaço aéreo dessa Região (...).”

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO Sr. Relator, me permita. Essa tabela foi baseada em informações de HOTRAN ou não?



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, essa tabela é baseada nos dados e na INFRAERO.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Em dados de passageiros embarcados?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não tem nada a ver com as HOTRANS, então.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não tem nada a ver com HOTRAN. Aqui são passageiros embarcados.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O.k.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - “O espaço aéreo dessa Região recebe a maior movimentação de aeronaves do País e apresenta-se restrito quanto ao atendimento da demanda projetada para 2010, previstas pelos estudos de demanda em cerca de 748.000 operações de pousos e decolagens no horizonte referido”.

Aqui estamos dizendo que há uma demanda projetada para 2010, para esses aeroportos de São Paulo, de 748 mil operações de pousos e decolagens no horizonte referido.

“6.3.3.3.1.1 AEROPORTO DE CONGONHAS

O aeroporto de Congonhas, com duas pistas de pouso e decolagem, medindo a principal 1.940 m de comprimento por 45 m de largura, e a auxiliar, 1.435 m de comprimento por 49 m de largura, era, até o mês de julho de 2007, o que atendia o maior movimento de passageiros e aeronaves na América do Sul. Congonhas registrou, em 2006, um fluxo de 18.459.191 passageiros e 230.995 movimentos de pousos e decolagens de aeronaves, o que corresponde a 17,8% e 12,3% dos movimentos totais do País, respectivamente.

A área de manobras, constituída pelas pistas de pousos e decolagens e pistas de táxi, possui capacidade avaliada em 48 movimentos por hora, e não há qualquer perspectiva de ampliação da sua área, já que a malha urbana que envolve o aeroporto impede qualquer movimento nesse sentido.

Até o dia 17 de julho deste ano, o Aeroporto de Congonhas estava restrito a um máximo 44 movimentos de pousos e decolagens autorizados por hora. Após 20 de julho de 2007, por meio da Resolução do CONAC nº 006/2007, as autorizações



foram reduzidas para 33 movimentos horários, sendo 30 para a aviação regular e 03 para aviação geral. Essa redução terá forte impacto na quantidade de aeronaves e passageiros que passam por Congonhas diariamente, o que resulta em uma redução anual da ordem de 4.176.213 passageiros, segundo informações do Ministério da Defesa.

O terminal de passageiros de Congonhas, com área total de 51.355 metros quadrados e capacidade de processar até 12 milhões de passageiros/ano, apresenta condição operacional saturada desde o final da década de 90. Se fosse mantido o crescimento atual, em 2010 estava previsto mais de 22 milhões de passageiros e cerca de 55 milhões no ano de 2025, algo inimaginável em função do tamanho, da localização do aeroporto e da impossibilidade de expansão.

A partir da referida Resolução do CONAC, os vôos comerciais retirados de Congonhas estão sendo transferidos para os Aeroportos de Guarulhos e Viracopos, e os vôos da aviação geral serão transferidos para o Aeroporto Estadual de Jundiaí (a Resolução determinou o prazo de 60 dias a partir de sua emissão para estas transferências serem concluídas, sendo que o prazo final coincide com a última semana dos trabalhos desta CPI, sem que fosse possível, portanto, verificar seu fiel cumprimento). Com essa redistribuição da malha aérea, ainda não se sabe ao certo quantos vôos diários continuarão a operar em Congonhas.

Outro ponto sensível diz respeito ao limite de horários impostos para o funcionamento de Congonhas em função de áreas vizinhas abrangidas pelas curvas de ruído. Essa limitação, no período noturno, reduz as operações do terminal à faixa compreendida entre as 6h e 23h. O aeroporto possui Plano Específico de Zoneamento de Ruído aprovado pela Portaria nº 0629, de 02 de maio de 1984.

Segundo a ANAC, o Aeroporto de Congonhas apresenta diversos problemas quanto a sua adequação às questões de segurança operacional. Isso ocorre devido à existência de diversas não-conformidades com as normas de segurança operacional, nacionais e internacionais. Essas questões, porém, são de difícil solução, uma vez que a sua utilização intensa e a ocupação urbana de seu entorno dificultam sobremaneira a aplicação das recomendações de segurança operacional nacionais e internacionais quanto à adequação da infra-estrutura implantada.



Antes da redistribuição determinada pelo CONAC da malha aérea, o planejamento da INFRAERO apontava como intervenções para o Aeroporto de Congonhas, até o horizonte de 2010, a segunda etapa da reforma e modernização do terminal de passageiros, conector, sistema viário, sistema de pátio de aeronaves e construção da torre de controle e obras complementares, buscando atender à evolução da demanda de passageiros e aeronaves no aeroporto. De acordo com a INFRAERO, essas intervenções estão orçadas em cerca de R\$ 230 milhões, sendo que para a conclusão das obras ainda faltaria a previsão de R\$ 45 milhões.

Aeroporto de Guarulhos.

O Aeroporto Internacional de São Paulo, em Guarulhos, um dos principais pólos de logística de carga aérea da América Latina, dista cerca de 25 quilômetros do centro da Capital e opera com 2 pistas de pouso e decolagem, com dimensões de 3.700 metros de comprimento...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, quando V.Exa. necessitar de ajuda para a leitura, pode contar conosco, porque sei que é muita coisa. A hora que V.Exa. precisar, se o Presidente assim permitir, poderemos ajudar na leitura.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então já vou pedir agora a V.Exa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aeroporto de Guarulhos.

O Aeroporto Internacional de São Paulo, em Guarulhos, um dos principais pólos de logística de carga aérea da América Latina, dista cerca de 25 quilômetros do centro da Capital e opera com 2 pistas de pouso e decolagem, com dimensões de 3.700 metros de comprimento por 45 metros de largura, a primeira, e 3.000 metros de comprimento por 45 metros de largura, a segunda. Um total de 154.948 aeronaves e 15.759.181 de passageiros chegaram ou partiram daquele aeroporto no ano de 2006, o que corresponde a 8,08% do movimento aéreo e 15,4% dos passageiros transportados no País.

A área de manobras, composta pelas pistas de pouso e decolagem e pistas de táxi, possui capacidade avaliada em 55 movimentos por hora, que resulta em 330 mil movimentos por ano. Segundo a ANAC, essa capacidade seria suficiente para atender às necessidades do aeroporto até o ano de 2010, se fosse mantido o ritmo verificado até julho de 2007. Entretanto, essa estimativa terá que ser revista, em



função da migração de vários vôos de Congonhas para Guarulhos (conforme Resolução n° 006/2007 do CONAC, 20 de julho de 2007).

O pátio de aeronaves conta com 66 posições de estacionamento, sendo 33 para embarque de passageiros, distribuídos em 22 pontes de embarque, nos *fingers* dos terminais de passageiros 1 e 2, e mais 11 em embarque remoto, e mais 33 posições remotas de longa duração para uso de aeronaves cargueiras ou de passageiros. Se contarem os embarques remotos de longa duração, o sistema atual permite o atendimento de 58 aeronaves/hora.

Mesmo sem computar os vôos transferidos de Congonhas, os terminais de passageiros do Aeroporto de Cumbica, com cerca de 184.000 metros quadrados de área total e capacidade instalada de 16.500.000 de passageiros/ano, não possibilitariam atender à previsão de demanda de mais de 22 milhões de passageiros em 2010, conforme estudo da ANAC. Com a transferência de parte dos vôos de Congonhas, a saturação ocorrerá antes do previsto. A saída, a curto prazo, será a implantação com a maior brevidade do terceiro terminal de passageiros, com 165.000 metros quadrados de área total e capacidade de mais 12 milhões de passageiros por ano, o que elevaria a capacidade do Aeroporto de Guarulhos para 28,5 milhões de passageiros/ano, suficiente para suprir a demanda até além de 2010.

O aeroporto possui Plano Específico de Zona de Ruído aprovado pela Portaria n° 479/DGAC, de 07 de dezembro de 1992, cujas curvas de ruído não são aplicáveis, devido à modificação na configuração das pistas do aeroporto. Importante consignar que há registros de perigo aviário no entorno.

Quanto ao Aeroporto de Guarulhos, estão em andamento obras de implantação, adequação, ampliação e revitalização do sistema de pátios e pistas, recapeamento das pistas, recuperação e revitalização do sistema de macrodrenagem e revitalização do sistema viário no valor de R\$329,7 milhões, dos quais já estão executados cerca de 35%. Está programada ainda a construção do terceiro terminal de passageiros, pátio de aeronaves, viaduto, sistema viário interno e edifício garagem, num total de previsto de R\$ 1,01 bilhão.

A ANAC destaca em seu estudo que no caso de implantação de um novo sistema de pista de pouso e decolagem, pátio de aeronaves e área terminal de



passageiros, há a necessidade desta infra-estrutura vir a ser implantada em região onde se possa viabilizar um aumento da capacidade de gerenciamento do espaço aéreo na referida área terminal.

Aeroporto de Viracopos.

O Aeroporto de Viracopos, situado a cerca de 14 quilômetros a sudoeste do Centro da Cidade de Campinas, atende aos tráfegos internacional, doméstico, regional e de aviação geral. A área de manobras e o terminal de passageiros processaram 25.107 movimentos de aeronaves e 826.246 de passageiros, em 2006, valores que correspondem a 1,31% e 0,81 % do total do País, respectivamente. O Aeroporto de Campinas, com uma pista de pouso e decolagem nas dimensões de 3.240 metros de extensão por 45 metros de largura, possui a capacidade horária avaliada em 42 movimentos e a anual estimada em 180.000 movimentos, que possibilitariam acomodar as previsões de demanda além do horizonte de 2025.

De acordo com o levantamento da ANAC, o pátio de aeronaves conta com 8 posições de estacionamento na área do terminal de passageiros e tem capacidade de receber 12 aeronaves/hora, que atenderiam às previsões de hora-pico, em 2010. Por outro lado, existe um pátio de aeronaves cargueiras com 11 posições de estacionamento de aeronaves, que poderá atender também a aeronaves de passageiros com tempo de solo maior. Por este motivo foi proposta a ampliação de área do pátio de aeronaves de passageiros em cerca de 40.000 metros quadrados, compatível para mais 5 posições.

O terminal de passageiros, com área total aproximada de 25.215 metros quadrados e capacidade avaliada em 2 milhões de passageiros/ano, atendeu a 826.246 passageiros no ano de 2006. Se a situação fosse mantida, a previsão era de que o atual terminal suportasse o atendimento até 2015. Com a redistribuição da malha viária, esses números terão que ser novamente dimensionados.

O aeroporto possui Plano Específico de Zona de Ruído aprovado pela Portaria n° 162/DGAC, de 05 de março de 1999, cujas curvas de ruído não são aplicáveis devido à modificação na configuração das pistas do aeroporto. A área patrimonial está quase inteiramente envolvida pela malha urbana. Há a presença de pássaros no entorno do aeroporto.



Segundo o documento da ANAC, em Campinas, quando observadas as carências de segurança operacional, identifica-se a necessidade de implantação de áreas de escape em ambas as cabeceiras, estimada em R\$ 5 milhões.

O Aeroporto de Campinas apresenta um sítio compatível com a implantação de uma segunda pista de pouso e decolagem, ainda que haja a necessidade de desapropriação de áreas, em continuidade ao processo já iniciado. Importante, também, a implantação de mais 5 posições de estacionamento de aeronaves no pátio do terminal de passageiros, a um custo estimado da ordem de R\$ 12 milhões.

A INFRAERO não apresentou, para o horizonte de curto prazo, qualquer intervenção de adequação/ampliação em infra-estrutura para o Aeroporto de Viracopos, o que, necessariamente, deverá ser revisto, tendo em vista as resoluções do CONAC de julho de 2007

Opções de Expansão da Terminal São Paulo.

Diferentes opções precisam ser avaliadas para o atendimento à imensa pressão da demanda por transporte aéreo em São Paulo.

Além do incremento de capacidade de Guarulhos ou da construção de um novo aeroporto, deve-se considerar também a adequação/ampliação do Aeroporto de Campinas, que, por sua vez, necessitaria de um transporte terrestre rápido e eficiente, a fim de viabilizar uma integração com a Capital paulista. Além disso, o Aeroporto de Viracopos necessitaria de diversas adequações no sistema de pistas, terminais e pátios relacionados.

Dessa forma, além das intervenções informadas pela INFRAERO, que buscam absorver o potencial de tráfego estimado pelos estudos de projeção de demanda para os próximos anos, pode-se concluir que há necessidade de se implantar mais uma área de manobras, composta por uma pista de pouso e decolagem, pistas de táxi e um respectivo terminal de passageiros, ou ainda um novo aeroporto em São Paulo que possa absorver as previsões de cerca de 748 mil operações de pousos e decolagens por ano, em 2015.

Os custos iniciais de implantação da infra-estrutura de um novo aeroporto são estimados em R\$ 500 milhões, que incluiriam novo conjunto de pistas de pouso e decolagem, pistas de táxi, terminal de passageiros, desconsiderando o valor de desapropriação e aquisição de área, além de instalações complementares.



De acordo com a ANAC, para a implantação das Áreas de Segurança de Fim de Pista — RESA nos 3 aeroportos da INFRAERO em São Paulo, estima-se um gasto total de R\$ 27 milhões, assim distribuídos: R\$ 5 milhões para Viracopos, R\$ 10 milhões para o Aeroporto de Congonhas e R\$ 12 milhões para o Aeroporto de Guarulhos.

Consolidando as necessidades diagnosticadas, pode-se aferir que o total de investimentos necessários, no curto prazo, para a Terminal São Paulo seria da ordem de R\$ 1,3 bilhão.

É preciso salientar, entretanto, que as obras já previstas na Terminal São Paulo não deverão atender à demanda estimada para um horizonte de curto prazo. Considerando que a Região Metropolitana de São Paulo continua crescendo em termos populacionais e que a sua economia acompanha essa evolução, faz-se necessário iniciar as tratativas e os projetos para a construção de um novo sítio aeroportuário naquela cidade. Caso contrário, estaremos sujeitos mais uma vez à saturação da capacidade aeroportuária da região mais densamente povoada e economicamente mais importante do Brasil.

Rio de Janeiro.

O sistema metropolitano de aeroportos da cidade do Rio de Janeiro é composto pelos aeródromos de Santos Dumont e Galeão, responsáveis por cerca de 9% dos movimentos de aeronaves e 13% dos passageiros transportados por via aérea no Brasil.

O espaço aéreo do Rio de Janeiro opera de forma confortável, com tendência de maiores solicitações entre os horizontes 2015 e 2025, com base nas projeções de movimento de aeronaves, que seriam da ordem de 403.000 e 685.000, respectivamente.

Aeroporto do Galeão.

A partir da transferência de boa parte dos vôos do Aeroporto de Santos Dumont, em agosto de 2004, para o Galeão, situado a 14 quilômetros do Centro, este último assumiu, mais uma vez, o papel de principal portal de entrada da Cidade do Rio de Janeiro. Operando com 2 pistas de pouso e decolagem, com dimensões de 4.000 metros de extensão por 45 metros de largura e 3.180 metros de extensão por 47 metros de largura, processou 96.436 movimentos de aeronaves (pousos e



decolagens) em 2005, assim como, na área terminal de passageiros, o embarque e desembarque de 8.657.029 de pessoas, valores que correspondem a 5,3% e 9% do total do País, respectivamente. A área de manobras possui capacidade estimada em cerca de 260.000 movimentos anuais e 52 horários, valores que atendem às projeções estimadas até o horizonte de 2010, conforme o estudo apresentado pela ANAC.

Os pátios de aeronaves dos Terminais de Passageiros 1 e 2 somam 54 posições de estacionamento, distribuídas em 24 posições atendidas por pontes de embarque e 30 posições remotas, o que seria suficiente para processar a previsão de demanda na hora-pico, estimada em 25 aeronaves para 2010.

Os Terminais de Passageiros 1 e 2, com área total aproximada de 286.681 metros quadrados (Terminal 1 com 147.834 metros quadrados e Terminal 2 com 132.847 metros quadrados) têm capacidade para processar 15 milhões passageiros/ano e, portanto, atender à demanda prevista para 2010.

O Aeroporto do Galeão é um dos poucos aeroportos brasileiros que possui infra-estrutura de área de movimento compatível com a operação da aeronave Airbus A380 (atualmente, a maior aeronave comercial de passageiros em operação no mundo). No entanto, alguns ajustes, como pontes de embarque adequadas, devem ser providenciados para atender plenamente este tipo de aeronave.

Há registros de Perigo Aviário, devido à operação do aterro sanitário de Gramacho, além de outros focos no entorno da Baía de Guanabara. O Galeão possui Plano Específico de Zona de Ruído aprovado pela Portaria nº 0629/GM-5, de 02 de maio de 1984, e não apresenta problemas importantes de envolvimento de malha urbana.

Para o Aeroporto do Galeão, a INFRAERO prevê a recuperação de pavimentos dos sistemas de pistas e pátios, incluindo revitalização e adequação da sinalização horizontal, sistema elétrico e recuperação do sistema de drenagem, além de projeto e obra para a reforma geral do Terminal de Carga 1, visando a implantação definitiva do terminal de exportação e entreposto aduaneiro. Estas intervenções estão orçadas pela INFRAERO num total de R\$ 76 milhões.

Com relação à segurança operacional, a ANAC observa a necessidade de adequação do afastamento da pista de Táxi "B", acesso à cabeceira 15, que deveria



sofrer uma transposição de seu eixo, a fim de adequá-lo às exigências normativas nacionais e internacionais. Ressalta, ainda, a necessidade de serem observadas as exigências de RESA (Área de Segurança de Fim de Pista). Essas intervenções têm um orçamento estimado da ordem de R\$ 30 milhões.

Sem considerar as necessidades impostas pela reordenação da malha aérea previstas pelo CONAC, o Aeroporto do Galeão exige investimentos na ordem de R\$ 106 milhões.

Aeroporto de Santos Dumont.

O Aeroporto Santos Dumont, considerado como aeroporto central, operou, a partir do início da década de 1990, rotas para vários destinos no Brasil, com um número de passageiros além de sua capacidade. Em obediência à Portaria nº 187/DGAC, de 8 de março de 2005, o aeroporto retornou à sua condição original, operando apenas vôos para Congonhas (Ponte Aérea Rio-São Paulo) e da Aviação Geral e Militar.

O Santos Dumont, operando com duas pistas de pouso e decolagem, uma com dimensão de 1.323 metros de extensão por 42 metros de largura, e outra com 1.260 metros de extensão e 30 metros de largura, foi o responsável por 64.603 movimentos de aeronaves (pousos e decolagens) em 2006, assim como a área terminal pelo embarque de 3.553.177 passageiros, valores que correspondem a 3,4% e 3,5% dos movimentos totais do País, respectivamente.

O Sítio Aeroportuário do Santos Dumont apresenta-se restritivo a operação de determinados tipos de aeronaves, devido às condições de infra-estrutura das pistas de pouso e decolagem, implantadas com dimensões bastante reduzidas e praticamente sem possibilidade de ampliação, devido à proximidade com os limites da Baía da Guanabara nas cabeceiras das duas pistas.

Deve-se destacar que as operações do Aeroporto Santos Dumont são também influenciadas pela via de acesso de veículos à Escola Naval, próximo à cabeceira 02, e o trânsito de barcas na Baía de Guanabara, cruzando a área de aproximação da cabeceira 20.

A área de manobras, composta pelas pistas de pouso e decolagem e pistas de táxi, possui capacidade avaliada em 166.500 movimentos por ano e 37 por hora, valores estabelecidos pelo estudo de *s/of* (horário estabelecido para uma aeronave



realizar uma operação de chegada ou de partida em aeroporto coordenado), o que dá ao aeroporto condição de processamento superior às previsões de demanda para 2010.

O pátio de aeronaves, com cerca de 18 posições de estacionamento distribuídas em 8 pontes de embarque (em implantação) e 10 remotas, poderá processar 34 aeronaves na hora-pico, quantidade superior às 22 aeronaves previstas na hora-pico, em 2010.

O terminal de passageiros está passando por obras de reforma e ampliação, cuja área total terá aproximadamente 61.000 metros quadrados. Esta ampliação dotará o terminal com capacidade para processar 8.500.000 passageiros/ano, que atende ao horizonte de 2010.

O aeroporto possui Plano Específico de Zoneamento de Ruído aprovado pela Portaria nº 571/DGAC, de 25 de novembro de 1994, e não apresenta problemas de envolvimento urbano.

Quanto à segurança operacional, verifica-se a necessidade de adequação às exigências de RESA (Área de Segurança de Fim de Pista), num total de R\$ 14 milhões.

Além disso, a INFRAERO prevê obras e serviços de engenharia de reforma e ampliação do terminal de passageiros, do sistema de pistas e pátios e de obras complementares (ampliação da capacidade para 8,5 milhões de passageiros/ano). As obras estão orçadas em R\$ 390 milhões, sendo que para a conclusão das obras faltam cerca de R\$ 50 milhões.

Belo Horizonte.

O Complexo Aeroportuário de Belo Horizonte é composto por três aeródromos, sendo que aqui serão tratados os dois mais importantes: o Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Confins, e o Aeroporto da Pampulha, em Belo Horizonte, responsáveis por 4,8% do movimento de aeronaves e 4,4% de passageiros do total do País.

Aeroporto de Confins.

O Aeroporto de Confins, distante cerca de 38 quilômetros do centro da capital mineira, passou a processar parte do tráfego transferido do Aeroporto da Pampulha, em observação à Portaria nº 189/DGAC, de 8 de março de 2005. Confins processou,



ao longo do ano de 2006, um fluxo de 3.727.501 passageiros da aviação doméstica e internacional, e 45.437 movimentos de aeronaves, que correspondem a 3,6% e 2,4% do total do País, respectivamente, e opera com uma pista de pouso e decolagem com 3.000 metros de comprimento por 45 metros de largura e área terminal.

A área de manobras, composta pelas pistas de pouso e decolagem e pistas de táxi, possui capacidade avaliada em 185.000 movimentos por ano e 42 por hora, valores superiores às previsões de demanda para o ano de 2025. O pátio de aeronaves possui 15 posições de estacionamento, sendo 9 em pontes de embarque e 6 remotas, situação que atenderá as necessidades de 11 aeronaves na hora-pico, mesmo considerando o tempo de solo de 60 minutos, conforme as projeções de demanda para 2010.

O terminal de passageiros, com área total aproximada de 53.950 metros quadrados e capacidade instalada para 4.000.000 de passageiros/ano, estará saturado antes do horizonte de 2015, contudo, ainda atenderá à demanda estimada para 2010.

O Aeroporto de Confins possui Plano Específico de Zoneamento de Ruído aprovado pela Portaria n° 0629/GM-5, de 02 de maio de 1984, e não apresenta problemas importantes de envolvimento urbano.

De acordo com o estudo da ANAC, as pistas do aeroporto precisam ser adequadas às exigências quanto à segurança operacional, principalmente no que diz respeito à observação das normas relativas à RESA (Área de Segurança de Fim de Pista), com orçamento estimado na ordem de R\$ 5 milhões.

O estudo aponta, ainda, que a INFRAERO considera, para o Aeroporto de Confins, as seguintes intervenções: estacionamento de veículos com mais 700 vagas (atual com 1.300 vagas) e alteração de acessos internos. Estas intervenções teriam um orçamento na ordem de R\$ 3,1 milhões. Contudo, o prazo de conclusão destas obras pode estender-se para além de 2010.

Em que pese o Aeroporto de Confins, que recentemente absorveu a transferência de parte do tráfego de Pampulha, possuir uma infra-estrutura compatível com as necessidades projetadas, ainda que continue carente de pequenos ajustes, tais como a implantação de RESA e estacionamento de veículos,



deverá ser objeto de novos estudos de demandas e de necessidades, tendo em vista a reconfiguração da malha aérea proposta, em julho de 2007, pelo CONAC.

Aeroporto de Pampulha.

O Aeroporto Carlos Drummond de Andrade — Pampulha —, distante cerca de 9 quilômetros do centro de Belo Horizonte, atende aos serviços regionais para o interior do Estado de Minas Gerais, operando com uma pista de pouso e decolagem com dimensões de 2.540 metros de extensão por 45 metros de largura e área terminal que registrou, ao longo de 2006, um fluxo de 800.940 passageiros e 47.602 movimentos de pousos e decolagens das aeronaves, que correspondem a 0,8% e 2,5% do total do País, respectivamente.

Segundo a ANAC, a área de manobra, composta pelas pistas de pouso e decolagem e pistas de táxi, possui capacidade avaliada em 90.000 movimentos/ano e 32 movimentos de pousos e decolagens por hora, capacidade hora, capacidade horária que estará saturada antes de 2010.

O pátio de aeronaves está sinalizado de forma a operacionalizar 10 posições de estacionamento de aeronaves. A utilização do pátio, na hora-pico de 2005, foi de 6 aeronaves comerciais de médio porte e 4 de pequeno porte. A análise de capacidade avaliou que o pátio poderá atender até 14 aeronaves na hora-pico, no entanto, haverá necessidade de ampliação de área de pátio para mais 2 posições, conforme necessidades projetadas para 2010.

O terminal de passageiros atual, com área total aproximada de 4.500 metros quadrados e capacidade instalada para 1.500.000 passageiros/ano, ainda não saturado, haja vista a demanda observada em 2006. No entanto, o projeto de implantação de novo terminal, com cerca de 20.000 metros quadrados de área total e capacidade avaliada em 3.000.000 passageiros/ano, atenderá as projeções de 2010.

Há registros de Perigo Aviário no entorno do aeroporto. A atual configuração da área de manobras não atende às exigências normativas nacionais e internacionais.

As características topográficas do entorno do sítio limitam a ampliação do aeroporto. Além disso, o aeroporto está inserido no centro urbano da cidade de Belo Horizonte, o que, conseqüentemente, restringe a operação e a capacidade de



processamento de aeronaves e passageiros, em decorrência dos limites impostos pelo ruído aeronáutico, devido à proximidade com as áreas densamente ocupadas em seu entorno.

O Aeroporto da Pampulha possui Plano Básico de Zoneamento de Ruído aprovado pela Portaria nº 1.141/GM5, de 08 de dezembro de 1987, cujas restrições ao uso do solo já não são aplicáveis.

A ANAC considerada em seu levantamento que as pistas do aeroporto precisam ser adequadas às exigências quanto à segurança operacional, principalmente no que diz respeito à observação das normas relativas à RESA (Área de Segurança de Fim de Pista), com orçamento estimado na ordem de R\$ 5 milhões.

Além disso, deve-se considerar a implantação de nova área terminal de passageiros e pátio de aeronaves para o Aeroporto de Pampulha. Esta intervenção teria um orçamento estimado na ordem de R\$ 140 milhões. Em conclusão, os estudos apontam a necessidade de ampliação do pátio de aeronaves, área terminal e pistas de táxi. Entretanto, devido ao envolvimento da malha urbana, essa ampliação fica limitada. Pelo mesmo motivo, as questões de segurança operacional também são de difícil solução.”

V.Exa. quer continuar? (*Pausa.*) Na hora que V.Exa. quiser, pode-me chamar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - “Região Sul.

Vem ocorrendo, no período compreendido entre 2001 e 2005, uma redução no número de aeroportos que atende ao transporte aéreo regular na Região Sul do País, principalmente no Rio Grande do Sul. Cerca de 30% desses aeroportos atuam apenas no mercado regional, enquanto que os demais oferecem ligações diretas com as Regiões Centro-Oeste, Nordeste e, principalmente, Sudeste. No mercado internacional, o Sul é servido por quatro aeroportos que oferecem ligação direta com alguns países da América do Sul.

Cabe destacar a relevância dos aeroportos dos Estados do Paraná e Rio Grande do Sul no transporte aéreo da região, no que tange ao movimento de passageiros e de carga. Os principais aeroportos...”

O meu texto está em caixa alta. Agora eu entendi porque eu acabo pulando os pontos. Todas as letras aqui estão em...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - V.Exa. quer que eu leve o meu para V.Exa.?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, vou continuar lendo este, senão eu não enxergo no seu. Esse é o problema.

“Os principais aeroportos as Regiões...” Está errado o texto aqui. “Os principais aeroportos da Região são o Internacional Afonso Pena, localizado em São José dos Pinhais, região metropolitana de Curitiba, e o Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre.

Aeroporto de Porto Alegre.

O Aeroporto de Porto Alegre, situado a 10 quilômetros do centro da cidade, atende a operações internacionais, domésticas, da aviação geral e executiva, operando com uma pista de pouso e decolagem com 2.280 metros de comprimento por 42 metros de extensão, que processou 59.463 movimentos de aeronaves e de 3.846.508 passageiros, durante o ano de 2006, valores que correspondem a 3,1% e 3,8% do total de aeronaves e passageiros registrados em todo o País, respectivamente.

A área de manobras, composta pelas pistas de pouso e decolagem e pistas de táxi, possui capacidade horária avaliada em 45 movimentos, e anual estimada em 185.000 movimentos, que atendem à previsão de demanda para o horizonte de 2010.

O pátio de aeronaves conta com 16 posições de estacionamento, sendo 10 em ponte de embarque, com capacidade estimada em 13 aeronaves/hora, e mais 6 posições remotas que atendem cerca de 6 aeronaves/hora. Assim, as 16 posições no pátio podem atender a 19 aeronaves/hora, compatível com as previsões de demanda na hora-pico de 2010.

O terminal de passageiros, com área total de 37.600 metros quadrados, tem capacidade avaliada em 4.000.000 de passageiros/ano, não comportaria a previsão de demanda para 2010, que é de 4.858.000 passageiros.

Há registros de Perigo Aviário no entorno do aeroporto. O ruído aeronáutico restringe a operação e a capacidade devido à ocupação urbana do entorno. O aeroporto possui Plano Específico de Zoneamento de Ruído aprovado pela Portaria N° 0629, de 2 de maio de 1984, atualmente em revisão.



A ANAC observa em seu levantamento a existência de obstáculos nas áreas de proteção do aeroporto, como faixa de pista, áreas de aproximação e transição. Dessa forma, quando consideradas as questões de segurança operacional do Aeroporto de Porto Alegre, identifica-se a necessidade das seguintes intervenções: ampliação da área patrimonial, adequação da faixa de pista e implantação de RESA, ou seja, área de escape. Essas intervenções quanto à segurança operacional, segundo a ANAC, teriam um orçamento estimado na ordem de R\$ 805 milhões."

Está correto esse dado "R\$ 805 milhões"?

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ah, por causa das desapropriações, está certo.

"... R\$ 850 milhões, referente à desapropriação de área e implantação das áreas de escape.

Para o Aeroporto de Porto Alegre, no curto prazo, a INFRAERO tem planos para intervenções no terminal de carga e sistema de pistas. Estas intervenções teriam um orçamento estimado na ordem de R\$ 170 milhões.

Desta forma, através da consolidação de todas as necessidades diagnosticadas, pode-se aferir que o total de investimentos necessários, no curto prazo, para o Aeroporto de Porto Alegre seria da ordem de R\$ 975 milhões.

Em suma, os levantamentos apontam que, apesar de o Aeroporto de Porto Alegre ter sido contemplado recentemente em obras de implantação de novo terminal de passageiros, há necessidade de uma nova ampliação do mesmo. Além disso, ainda que a capacidade da área de manobras atenda as projeções de demanda, há necessidade de adequar a largura da pista de pouso e decolagem, de 42 metros para 45 metros. Há necessidade, também, de ampliar o comprimento da pista de pouso e decolagem para oferecer maior segurança às operações das aeronaves, especialmente as de transporte de cargas. As condições meteorológicas penalizam as operações do aeroporto, principalmente no inverno.

Aeroporto de Curitiba.

O Aeroporto de Curitiba, na realidade situado no município vizinho de São José dos Pinhais, a 18 quilômetros do centro da capital, processou o tráfego internacional, doméstico, regional e aviação geral, totalizando 56.934 movimentos de



aeronaves e 3.532.879 de passageiros, em 2006, valores que corresponderam a 3,0% e 3,5%, respectivamente, do total do País.

O Aeroporto de Curitiba, com duas pistas de pouso e decolagem, com dimensões de 2.215 metros de extensão por 45 metros de largura e 1.800 metros de comprimento por 45 metros de largura, possui capacidade horária avaliada em 38 movimentos e a anual estimada em 110 mil movimentos, que possibilitariam acomodar as projeções de demanda para o horizonte de 2010.

O pátio de aeronaves conta com 18 posições de estacionamento, sendo 6 em pontes de embarque, com capacidade de processar 10 aeronaves na hora-pico, e 12 posições remotas, com capacidade de atender a 12 aeronaves/hora. Assim, as 18 posições de estacionamento de aeronaves podem atender até 22 aeronaves/hora, compatível com as previsões de demanda na hora-pico de 2010.

O terminal de passageiros, com área total de 45.000 metros quadrados e capacidade avaliada em 4.000.000 de passageiros/ano, não atende à previsão de passageiros para 2010.

Há registros de Perigo Aviário no entorno do aeroporto. As condições meteorológicas penalizam as operações do aeroporto, principalmente no inverno. Existe planejamento para implantação de uma terceira pista de pouso e decolagem. O aeroporto possui o Plano de Zoneamento de Ruído aprovado pela Portaria nº 0629/GM-5, de 2 de maio de 1984, cujas restrições ao uso do solo já não são aplicáveis, devido ao envolvimento pela malha urbana.

Quando observadas as questões de segurança operacional do Aeroporto de Curitiba, a ANAC identificou a necessidade das seguintes intervenções: adequação da utilização do pátio de aeronaves frontal às edificações do SESCINC, DPV/TWR, PAA e ECA..."

Como sugestão, é importante traduzir isso no relatório.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sim, ou uma notinha de rodapé, que...

"... e implantação de RESA. Estas intervenções quanto à segurança operacional teriam um orçamento estimado na ordem de R\$ 15 milhões.

Para suprir essa redução..." Deixe-me ver se eu peguei certo. *(Pausa.)*



"Para o Aeroporto de Curitiba, no curto prazo, a INFRAERO considera a ampliação da pista de pouso e decolagem para 2.560 metros de comprimento, pátio de aeronaves, implantação de pistas de táxi, balizamento luminoso e macrodrenagem, além da ampliação do terminal de cargas em mais 5.000 metros quadrados. Essas intervenções teriam um orçamento estimado na ordem de R\$ 136 milhões. Contudo, o prazo de conclusão destas obras pode se estender além de 2010. As obras no aeroporto totalizam, então, R\$ 151 milhões.

Em conclusão, de acordo com estudos da ANAC, a análise do Aeroporto de Curitiba indica que a capacidade do terminal de passageiros, para o horizonte 2010, estará saturada. Por outro lado, foi proposta ampliação da pista de pouso e decolagem a fim de oferecer maior segurança às operações das aeronaves."

V.Exa. quer continuar, Deputado Gustavo Fruet?

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - "Região Centro-Oeste.

No segmento do transporte aéreo, a região conta com 11 aeroportos que oferecem serviços regulares. Entre os anos de 2001 e 2005, houve uma redução do número de aeroportos atendidos pelo transporte aéreo regular, principalmente no Mato Grosso.

Para suprir essa redução, a região apresenta intenso tráfego aéreo de aeronaves de pequeno porte, devido, principalmente, à grande extensão geográfica, à precariedade de outras opções de transporte e à limitação de atendimento e frequência de ligações aéreas regulares para os principais pólos econômicos nacionais.

Localizado no Distrito Federal, o Aeroporto Internacional de Brasília — Presidente Juscelino Kubitschek constitui-se um dos principais centros de distribuição de passageiros do País, movimentando cerca de 81% da demanda regional e 12% da nacional. Como decorrência, este aeroporto foi responsável pelo terceiro maior fluxo de passageiros e aeronaves do Brasil e pelo quinto de carga e mala postal em 2004.

Aeroporto de Brasília.

O Aeroporto de Brasília, situado a cerca de 11 km do Centro da Capital Federal, é o terceiro em movimentação de passageiros e aeronaves do Brasil. Por sua localização estratégica dentro do território nacional é considerado um dos



principais *hubs* da aviação civil brasileira, ou seja, a partir dele, são oferecidas conexões para diversos destinos em todo o País.

O Aeroporto Juscelino Kubitschek, que opera com duas pistas de pouso e decolagem, uma com dimensões de 3.280 metros e outra com 3.300 m de extensão, ambas com 45 m de largura e área terminal, processou 126.427 movimentos de aeronaves (pousos e decolagens), em 2006, assim como o embarque e desembarque de 9.699.911 passageiros, valores que correspondem a 6,6% e 9,5% do total do País respectivamente.

A área de manobras, composta pelas duas pistas de pouso e decolagem e pistas de táxi, possui capacidade avaliada em 92 movimentos por hora e a anual estimada em 375.000 movimentos, que possibilitariam o processamento dos movimentos de aeronaves previstos para o ano de 2010. Contudo, a estratégia operacional utilizada para minimizar o incômodo do ruído, no sentido da cabeceira preferencial para pouso e decolagem, implica na limitação da capacidade em 275.000 movimentos anuais.

Essa estratégia operacional reduz significativamente o potencial do Aeroporto de Brasília no atendimento à demanda de movimento de aeronaves, comprometendo os horizontes de 2010 e 2015.

O pátio de aeronaves conta com 25 posições de estacionamento, sendo 13 em ponte de embarque, que podem processar até 17 aeronaves hora-pico. Em contrapartida, as posições remotas atendem a 12 aeronaves. Desta forma, o pátio do Aeroporto de Brasília atende à demanda da hora-pico estimada para 2010.

O terminal de passageiros, com área total aproximada de 78.000 m² e capacidade de atendimento a 7.400.000 de passageiros/ano, já se encontra saturado, haja vista o registro de 9.699.911 passageiros processados em 2005, estabelecendo um baixo nível na qualidade de serviço aos usuários daquele aeroporto.

Quanto aos aspectos de zonas de proteção, alguns parâmetros recomendados estão comprometidos nas áreas de transição e na faixa de pista, como, por exemplo, parte do pátio de aeronaves do COMAR que se encontra dentro da faixa de pista e, conseqüentemente, as edificações frontais ao pátio violam a área



de transição. Esta questão consiste em objeto de análise específica do processo de certificação operacional daquele aeroporto.

Há registros de Perigo Aviário no entorno do aeroporto. O mesmo possui Plano Específico de Zoneamento de Ruído, aprovado pela Portaria nº 0629/GM-5, de 02 de maio de 1984, cujas restrições ao uso do solo já não são aplicáveis devido ao envolvimento pela malha e à modificação na configuração das pistas de pouso e decolagem.

A ANAC considera que as principais questões de segurança operacional do Aeroporto de Brasília referem-se à necessidade de deslocamento do pátio do COMAR, assim como implantação de RESA em ambas as cabeceiras da pista de pouso e decolagem 11L/29R. Estas intervenções, quanto à segurança operacional, teriam um orçamento estimado na ordem de R\$18 milhões.

Para o Aeroporto de Brasília, no curto prazo, a INFRAERO considera a construção do satélite sul, central de utilidades e prolongamento do viaduto de embarque (ampliação da capacidade para 11 milhões de passageiros/ano). De acordo com a INFRAERO, essas intervenções teriam um orçamento estimado na ordem de R\$149 milhões.

Assim, para as intervenções descritas, o Aeroporto da Capital Federal necessita do aporte de R\$167 milhões.

Por fim, o Aeroporto de Brasília é considerado como importante *hub* para as empresa aéreas nacionais, com duas pistas de pouso e decolagem, habilitadas para operar em condições independentes. No entanto, existem restrições operacionais em determinados horários noturnos, devido a constantes reclamações quanto ao ruído aeronáutico.

Os principais fatores limitantes para a capacidade são a necessidade de implantação do 2º módulo satélite do terminal de passageiros e o pátio de aeronaves correspondente. No entanto, o setor de terminal de passageiros ainda necessitará ser ampliado novamente, no médio prazo, conforme as previsões de demanda para 2010.

6.4 RECURSOS FINANCEIROS E INVESTIMENTOS NO SETOR.”

Permita só uma observação, Sr. Relator, como sugestão. Fazendo uma conta grosseira, nos 15 aeroportos e mais de São Paulo, no novo terminal, dá um valor



próximo de 4 bilhões de reais. Se for possível, ao final, estabelecer uma tabela com relação ao que é obra imediata até 2010 e as possíveis intervenções de terminal novo.

“6.4.1 A COBRANÇA DAS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS, COMUNICAÇÕES...”

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu acho que essa sua reflexão é importante, porque, na verdade, estamos aqui dando um quadro de um cenário do que é a realidade, do que são as necessidades da aviação nacional brasileira. Nós vamos notar que, neste quadro, a maioria das previsões é até 2010, e a quantidade de recursos necessários para garantir essa viabilidade do sistema até 2010 é maior do que as previsões que estão propostas pelo próprio Governo para investir nessas áreas.

Então, a idéia de V.Exa. é interessante. Nós produzimos uma tabela, porque, no final, nós vamos abordar esse aspecto nas conclusões gerais. Mas é importante produzir esse comparativo, até para que se tenha noção. Se não houver mais investimentos nesta área, nós correremos o risco de ter um supercongestionamento do sistema como um todo, já aqui na frente, em 2010. Portanto, 3 anos à frente.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - O.k. Vamos lá.

6.4.1 A COBRANÇA DAS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS, COMUNICAÇÕES E AUXÍLIO À NAVEGAÇÃO AÉREA

A infra-estrutura aeroportuária basicamente é custeada por 3 principais fontes de recursos para operação e manutenção do sistema nacional de aeroportos e da rede de gerenciamento de tráfego aéreo:

- Tarifas aeroportuárias: embarque, pouso, permanência, armazenagem e capatazia (manuseio de carga aérea);
- Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea (TAN);
- Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios Rádio e Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo (TAT).

A cobrança de tarifas é regulada pela Lei n^o 6.009, de 1973 (alterada pela Lei n^o 6.085/74 e 11.182/05), que “dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências”. De acordo com essa lei, a efetiva utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos,



facilidades e serviços de um aeroporto está sujeita ao pagamento referente aos preços que incidirem sobre a parte utilizada. As tarifas aeroportuárias deverão ser aprovadas pela Agência Nacional de Aviação Civil, ANAC, para aplicação em todo o território nacional, e os demais preços serão estabelecidos, para as áreas civis de cada aeroporto, pelo órgão ou entidade responsável pela administração do aeroporto. As tarifas cobradas são as seguintes:

I - Tarifa de embarque — devida pela utilização das instalações e serviços de despacho e embarque da Estação de Passageiros; incide sobre o passageiro do transporte aéreo;

II - Tarifa de pouso - devida pela utilização das áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, taxiamento e estacionamento da aeronave até três horas após o pouso; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave.

III - Tarifa de permanência - devida pelo estacionamento da aeronave, além das três primeiras horas após o pouso; incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave;

IV - Tarifa de armazenagem - devida pelo armazenamento, guarda e controle das mercadorias nos Armazéns de Carga Aérea dos Aeroportos; incide sobre consignatário ou transportador no caso de carga aérea em trânsito. É quantificada em função do valor do CIF (custo, seguro e frete), da natureza da mercadoria e do tempo de armazenamento;

V - Tarifa de capatazia - devida pela movimentação e manuseio das mercadorias a que se refere o item anterior; incide sobre o consignatário, ou o transportador no caso de carga aérea em trânsito. É quantificada em função do peso e da natureza da mercadoria.

Além dessas tarifas, poderão ser cobrados, do usuário ou concessionário dos serviços, preços específicos pela utilização de áreas ou serviços não abrangidos pelas tarifas aeroportuárias.

Os recursos provenientes dos pagamentos das tarifas, inclusive de multas contratuais, correção monetária e juros de mora, constituirão receita própria:

I - Do Fundo Aeronáutico, nos casos dos aeroportos diretamente administrados pelo Comando da Aeronáutica; ou



II - Das entidades da Administração Federal Indireta, no caso dos aeroportos por estas administradas.

De acordo com o Decreto-Lei nº 1.896, de 1981, também são devidas tarifas pela utilização de instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, proporcionados pela Aeronáutica ou por entidade especializada da Administração Federal Indireta a ela vinculada. Com base no referido decreto, foram criadas as seguintes tarifas:

I - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota — TAN — remuneram os serviços e facilidades disponíveis aos usuários, destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, proporcionadas pelo Comando da Aeronáutica ou Empresa da Administração Federal Indireta a ele vinculada. É fixada em função dos serviços, das facilidades e dos auxílios para aproximação, pouso, decolagem e subida, em aeródromos públicos que prestam serviços equivalentes e da natureza do voo (doméstico e internacional); e

II - Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios Rádio e Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo — TAT — é fixada em função dos serviços, das facilidades e dos auxílios para aproximação, pouso, decolagem e subida em aeródromos públicos que prestam serviços equivalente e da natureza do voo (doméstico ou internacional).

Os critérios que regulam de uma maneira geral a cobrança dos valores das tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação em rota (TAN/TAT) são os previstos nos seguintes documentos:

1 - Portaria nº 0001/VIDEX, de 25 de abril de 2003, emitido pelo Vice Diretor-Executivo (VIDEX) do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), que instituiu a sistemática para cobrança dos preços relativos aos serviços e facilidades prestados pelo Sistema de Controle do Espaço Aéreo (SISCEAB);

2 - Portaria nº 1/SDAD, de 10/03/2006, que estabeleceu os valores domésticos das tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota, dos preços únicos e dá outras providências, e Portaria nº 2/SDAD, de 10/03/2006, que estabeleceu os valores das tarifas internacionais de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota e dá outras providências,



emitidas pelo Chefe do Subdepartamento de Administração (SDAD) do Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

Em 12 de dezembro de 1989, foi editada a Lei nº 7.920, criando o Adicional de Tarifa Aeroportuária — ATAERO — no valor de 50% (cinquenta por cento) sobre as tarifas aeroportuárias, e sobre as tarifas relativas ao uso dos auxílios à navegação aérea e das telecomunicações. Serão aplicadas em melhoramentos, reaparelhamento, reforma, expansão e depreciação de instalações aeroportuárias e da rede de telecomunicações e auxílio à navegação aérea. A sistemática de recolhimento do adicional será a mesma empregada para a cobrança das respectivas tarifas.

A Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, estabeleceu a destinação de parte dos recursos gerados pelo ATAERO sobre as tarifas aeroportuárias para o Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA), instituído pela Portaria Interministerial nº 1.047/GM4, de 30 de dezembro de 1992. Esse programa emprega 20% dos recursos do ATAERO em investimentos nos aeródromos de interesse regional ou estadual, conforme as definições e diretrizes contidas nos Planos Aeroviários Estaduais. O restante dos recursos arrecadados com a cobrança do ATAERO sobre as receitas aeroportuárias são divididos entre a INFRAERO (41,5%) e a Aeronáutica (38,5%). Os recursos destinados ao PROFAA e ao Comando da Aeronáutica constituem receita do Fundo Aeronáutico.

Com o advento da Agência Nacional de Aviação Civil, criada pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 (alterada pela Lei nº 11.292, de 26/04/2006), e com base no que estabelece o disposto no art. 3º, IV c/c art. 2º, *in fine*, e 8º, *caput* e XXII, da mesma Lei, a ANAC passou, em detrimento do Comando da Aeronáutica, a gerir os recursos do PROFAA, bem como adotar as medidas necessárias ao desenvolvimento e fomento da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, cabendo-lhe, inclusive, aprovar os planos diretores dos aeroportos e os planos aeroviários estaduais.

A ANAC, então, passou a assumir ações executivas, voltadas à implementação de aeródromos de interesse estaduais (art. 8º, XXII, da Lei 11.182/2005) e a suplementar recursos em favor de aeroportos (art. 3º, IV, *idem*), em concomitante com a principal razão de sua criação: a de "regular e fiscalizar a



infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária" (art. 8º, XXI, *idem*). Para tanto, os recursos foram-lhe autorizados por força do disposto dos arts. 31 e 44-A, da mesma Lei, e pela instituição da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil — TFAC (art. 29, *idem*).

Nesse particular, há que registrar que a superposição de atribuições emanadas em favor da ANAC, viabilizadas pela lei que a criou, na medida que congrega ações executivas com ações voltadas à fiscalização e regulação, conflita com o um dos postulados básicos que ensejou a criação das agências regulatórias: o de exercer o controle, por meio do planejamento, da regulação e da fiscalização, de serviços de caráter público prestados por empresas privadas, em regime de concessão ou de permissão, ou sobre determinado setor da atividade econômica ou social de relevante interesse público.

Importante lembrar, também, que constitui receita própria do Tesouro Nacional a parcela correspondente ao aumento concedido pela Portaria nº 861/GM2, de 9 de dezembro de 1997, do então Ministério da Aeronáutica, incidente sobre as Tarifas de Embarque Internacional, incluindo o seu correspondente Adicional Tarifário, nos termos do que dispõe a Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999.

A receita proveniente do referido aumento destina-se à amortização da dívida pública mobiliária, podendo ser destinada para atender eventuais despesas de responsabilidades civis perante terceiros, na hipótese de ocorrência de danos a bens e pessoas, passageiros ou não, provocados por atentados terroristas, atos de guerra ou eventos correlatos, contra aeronaves de matrícula brasileira operadas por empresas brasileiras de transporte aéreo público (art. 2º e parágrafo único da Lei nº 9.825/1999).”

Apresentamos a seguir três tabelas que ilustram a destinação das tarifas aeroportuárias e de navegação aérea:

“ Tarifas Incidentes sobre as Operações de Aeronaves...”

Eu não sei se deixo de ler, passo aqui a tabela...

“Como fonte de financiamento do setor aeroportuário, temos ainda o Fundo Aeroviário, criado pelo Decreto-Lei nº 270, de 28 de fevereiro de 1967, e alterado pela Lei nº 5.989, de 17 de dezembro de 1973, como fundo de natureza contábil e com o intuito de prover recursos financeiros em favor do "Sistema Aeroviário



Nacional", mediante a aplicação em projetos, construção, manutenção, operação e na administração de instalações e serviços da infra-estrutura aeronáutica, tem como fontes de financiamento as seguintes receitas:

- quota do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos;
- créditos adicionais e recursos internacionais;
- multas aplicadas na forma prevista no Código Brasileiro do Ar;
- receitas provenientes da cobrança de emolumentos relativos aos atos do Registro Aeronáutico Brasileiro e de Indenizações de despesas referentes a licenças, certificados, certidões, vistorias, homologações e atividades correlatas de Aviação Civil;
- rendimentos líquidos das operações do próprio Fundo.

A partir de 2007, por força da Lei nº 11.182/2005, as ações que compreendiam o orçamento do Fundo Aeroviário passaram a consignar o programa de trabalho da ANAC, tais como: '2924 - Sistema de Informações para Controle da Aviação Civil', '3115 - Aquisição de Aeronaves e Simuladores para Atendimentos aos Aeroclubes' e '3121 - Construção e reforma de instalações para o sistema de Aviação Civil'.

O Fundo Aeroviário, apesar de ter suas receitas e atividades transferidas à ANAC, bem como não mais figurar nas leis orçamentárias como ente receptor de recursos, continua a existir como fundo contábil, eis que congrega recursos havidos em exercícios financeiros passados, os quais foram provisionados ao longo dos anos em função da não utilização dos recursos vinculados por meio do Decreto-Lei 270/67.

Importa dizer, sobre se haveria ou não recursos disponíveis no Fundo Aeroviário e se esses somente poderiam ser utilizados em favor da manutenção do 'Sistema Aeroviário Nacional', que são verdadeiras as afirmações no sentido de haver recursos provisionados ao longo dos anos voltados a esse fim, *vis-à-vis* a vinculação estabelecida por meio do Decreto-Lei, ainda vigente, de não permitir que as receitas então auferidas em favor daquele ente sejam flexibilizadas em benefício de outras que não as consignadas no próprio Fundo ou a quem suceder na forma da Lei.



6.4.2 OS VALORES DAS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS.

A tarifa de embarque (devida pela utilização das instalações e serviços de despacho e embarque da estação de passageiros), a tarifa de pouso (devida pela utilização das áreas e serviços relacionados com as operações de pouso, taxiamento e estacionamento da aeronave até três horas após o pouso), e a tarifa de permanência (devida pelo estacionamento da aeronave, além das três primeiras horas após o pouso), foram criadas pela Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, e os valores atualmente em vigor foram estabelecidos pela Portaria nº 905/DGAC, de 02/09/2005.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - V.Exa. quer que eu continue?

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Agradeço a gentileza. Peço a colaboração de V.Exa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Começa em “tarifa de embarque”.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Não, começa em “tarifa de pouso”, segundo parágrafo.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pode, Relator, ele continuar?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - “A tarifa de pouso é cobrada em função da categoria do aeroporto e do peso da aeronave no pouso. Além desses fatores, a tarifa de permanência é calculada também em função da quantidade de horas. Apresentamos a seguir a tabela com os valores cobrados da empresa de transporte aéreo (sem ATAERO).

A tarifa de embarque também é diferenciada em função da categoria em que está classificado o aeroporto e considera se o voo é doméstico ou internacional, conforme Decreto nº 89.121, de 06 de dezembro de 1983, que regulamentou a Lei nº 6.009/73, nos seguintes termos: ‘Art. 4º - A tarifa de embarque será cobrada do passageiro do transporte aéreo, antes do embarque, e será quantificada em função da categoria do aeroporto e da natureza da viagem (doméstica ou internacional)’.

Os valores de tarifa de embarque doméstico estão definidos na Portaria nº 905/DGAC, de 02/09/2005, e os valores de tarifa de embarque internacional na Portaria nº 955/DGAC, de 15/12/1997. Para viagens domésticas, a tarifa de embarque é fixada em moeda nacional e para viagens internacionais, em dólar dos



Estados Unidos. No valor dessas tarifas já está incluso o Adicional de Tarifa Aeroportuária — ATAERO, criado pela Lei nº 7.920/89, no percentual de 50% sobre o valor da tarifa. Listamos abaixo os valores atuais das tarifas de embarque. Seguem as listas.

Há uma grande reclamação dos passageiros com relação ao preço das tarifas de embarque, principalmente dos usuários de vôos internacionais que consideram a tarifa aviltante. Veja, resumidamente, a seguir, o depoimento a esta CPI do Deputado Carlos Wilson, ex-presidente da INFRAERO entre os anos de 2003 e 2006, sobre a tarifa de embarque:

“As taxas da INFRAERO são diferenciadas. Em alguns aeroportos, aeroportos de menos movimento, elas têm uma taxa menor. A taxa de embarque internacional da INFRAERO é uma das taxas mais caras do mundo. A INFRAERO cobra do usuário de vôos internacionais 36 dólares para qualquer país da América do Sul, para a Europa, para os Estados Unidos — 36 dólares. Só que pouca gente sabe é que dessa taxa de 36 dólares a INFRAERO só fica com 18 dólares. É outra distorção do sistema. Dos 18 dólares, mais da metade vai para o Comando da Aeronáutica; a INFRAERO fica em torno de 7 dólares, e os 18 dólares restantes da taxa que foram pagos pelo usuário vai para o Tesouro, para pagar dívida. O que for pago para o uso da infra-estrutura aeroportuária, tem que ser investido na infra-estrutura aeroportuária. No mínimo, nós podemos colocar isso como uma apropriação indébita. O passageiro está sendo enganado na hora que paga 36 e só tem, de retribuição de serviço, 18”.

Julgamos importante, portanto, o desenvolvimento de estudos por parte do Governo Federal e da ANAC, no sentido de adequar a tarifa de embarque cobrada nos aeroportos brasileiros aos valores médios arrecadados em outros países.



Outra questão de extrema relevância com relação às tarifas aeroportuárias é que diz respeito à uniformidade de valores em relação ao horário de pouso e decolagem das aeronaves. As tarifas cobradas nos horários de pico são exatamente as mesmas aplicadas nos horários de menor movimentação, quando os aeroportos estão vazios. Sem uma política de estímulo ao uso dos aeroportos em certos horários, o movimento concentra-se no início da manhã e no final da tarde, gerando a necessidade de maior investimento para construção de infra-estrutura aeroportuária e aeronáutica, para suportar o fluxo de aeronaves e passageiros nos horários de pico.

O problema é que essa mesma infra-estrutura fica ociosa nos demais períodos do dia, num verdadeiro desperdício de recursos. Estima-se que 70% dos aeroportos sob gestão da INFRAERO tenham horários ociosos na maior parte do dia.

Portanto, uma política de estímulo à utilização dos aeroportos nos horários de menor movimento poderá reduzir o acúmulo de passageiros nos horários de pico, trazendo benefícios imediatos para os aeroportos mais congestionados. Além disso, uma melhor distribuição da malha aeroviária, por meio da política de diferenciação tarifária proposta, poderá reduzir a perspectiva de necessidade de investimentos em infra-estrutura aeroportuária.”

Quer seguir, Relator?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - 6.4.3 ARRECADAÇÃO E REPASSE DAS TARIFAS RECOLHIDAS PELA INFRAERO.

No período de 1998 a 2007, a INFRAERO arrecadou um valor superior a 12 bilhões de reais com as tarifas aeroportuárias, a Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios Rádio e Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo – TAT e a Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea – TAN.

Tem aqui uma tabela com essas tarifas, e apresentamos a seguir os valores arrecadados a cada ano pela INFRAERO.

Antes da distribuição dos recursos, de acordo com a Portaria nº R-1.058/GC5, de 22/11/2005, a INFRAERO retém 8% do total arrecadado para cobrir as despesas de operação e manutenção do Sistema Unificado de Arrecadação e Cobrança das



Tarifas Aeroportuárias e das de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação em Rota.

No período de 2003 até 2007, os valores repassados pela INFRAERO ao Comando da Aeronáutica estão detalhados no quadro a seguir.

Bom, aqui tem a destinação de cada uma.

Em Auditoria de Conformidade nos procedimentos da INFRAERO para arrecadação e repasse dos recursos arrecadados em função da cobrança das tarifas TAN, TAT e ATAERO, realizada pelo Tribunal de Contas da União, visando aferir a legitimidade dos valores retidos por aquela empresa e o montante de recursos transferidos ao Comando da Aeronáutica (Acórdão nº 2.420/2006), foi concluída com os seguintes achados:

"19. Consoante a sistemática vigente, cabe ao Estado-Maior da Aeronáutica - EMAER a coordenação-geral e controle dos programas de aplicação dos recursos decorrentes das tarifas TAN, TAT e do ATAERO, cuja arrecadação é da responsabilidade da INFRAERO e que são posteriormente recolhidas à Secretaria de Economia e Finanças da Aeronáutica. Por ser o agente arrecadador dos recursos do Sistema Unificado de Arrecadação e Cobrança das Tarifas Aeroportuárias e das de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação em Rota, a referida empresa tem permissão normativa para reter 8% (oito por cento) do total arrecadado, a título de taxa de administração.

20. Esclareceu a equipe de auditoria que, atualmente, a partição dos recursos originários da arrecadação de tarifas está regulada por meio do Ofício nº 01/EMAER/R-081, de 26/1/1999, instrumento jurídico inadequado para tal regramento e que, em razão das despesas dos custos operacionais e não-operacionais apresentados pela INFRAERO no exercício de 1999, ficou estipulado, por meio do referido expediente, que a



INFRAERO depositaria os recursos financeiros arrecadados correspondentes às tarifas no Fundo Aeronáutico, retendo para a empresa até 41% (quarenta e um por cento) da arrecadação mensal, limitado, no ano, ao valor de R\$ 90.000.000,00 (noventa milhões de reais). Os 59% (cinquenta e nove por cento) restantes são destinados ao Comando da Aeronáutica."

Eu vou pular aqui. Esta é a decisão do Tribunal de Contas da União, Deputado Gustavo Fruet, sobre aquela questão levantada por V.Exa. nesta CPI a respeito de repasses de recursos feitos à INFRAERO.

Continuando, o Relatório da Auditoria foi aprovado em 12 de dezembro de 2006, com as seguintes determinações do Tribunal de Contas da União ao Ministério da Defesa.

A INFRAERO defendeu a retenção dos recursos, que estão de acordo com os normativos vigentes segundo o Brigadeiro-do-Ar da Reserva José Carlos Pereira. Ex-Presidente da INFRAERO entre os anos de 2006 e 2007, instado sobre o assunto, nesta CPI, aqui se posicionou, sinteticamente:

Aqui tem uma transcrição da fala do Brigadeiro.

Mais adiante, conclui-se, portanto, corroborando o entendimento da Corte de Contas pela necessidade urgente da definição, no âmbito do Ministério da Defesa, dos percentuais devidos à INFRAERO e ao Comando da Aeronáutica na distribuição dos recursos arrecadados com as tarifas TAN e TAT. Para que os percentuais sejam estabelecidos corretamente, deverão ser tomados como base os gastos com cada órgão com a manutenção e operação do SISCEAB.

Por que estamos levantando essa questão aqui? Porque ela está relacionada, numa parte posterior, que iremos trabalhar no relatório, aos investimentos necessários para o sistema de controle e o espaço aéreo brasileiro. E é importante afirmarmos isso aqui, na Câmara e na CPI, para que haja, efetivamente, uma solução sobre essa desconformidade de valores e de recursos distribuídos entre a Aeronáutica e a INFRAERO.

6.4.4 NECESSIDADES DE INVESTIMENTOS NO SETOR AEROPORTUÁRIO.



A ANAC, por meio do documento “Infra-estrutura Aeroportuária Brasileira - Capacidade versus Demanda e Estimativa de Investimentos Necessários no Curto Prazo”, estima que, além dos valores já previstos pela INFRAERO, o País necessite de mais 4,2 bilhões no quadriênio 2007-2010 para ampliação e modernização dos aeroportos pertencentes à rede INFRAERO. Ressaltamos, entretanto, que nesses valores não está considerado o impacto da redistribuição da malha aérea determinada pelo CONAC. Detalhamos a seguir a tabela divulgada pela própria ANAC com as necessidades estimadas de investimentos.

Aqui tem uma tabela.

Além disso, a partir de 2007, diversas obras previstas pela INFRAERO foram incluídas no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, que prevê investimentos da ordem de 3 bilhões até 2010. Nesse total estão inclusos 1 bilhão da INFRAERO e 2 bilhões do Orçamento Geral da União. Com 1,8 bilhão previsto, o Sudeste será a região que mais receberá recursos no período. Em seguida, vêm as regiões Sul, com 601 milhões de reais; Centro-Oeste, com 353 milhões; Nordeste, 151 milhões, e Norte, 95 milhões.

Portanto, considerando a previsão de investimentos de mais de 2 bilhões do Plano de Aceleração do Crescimento – PAC, o déficit de investimentos do setor para este ano e para os próximos três anos caem para 2,22 milhões, apenas para os principais aeroportos brasileiros.

Entretanto, em seu depoimento nesta CPI, o Ministro da Defesa, Nelson Jobim informou que está fazendo gestões junto à equipe econômica do Governo para a ampliação do valor destinado aos aeroportos, conforme trecho que transcrevemos a seguir.

“Agora, por último, eu lembraria que nós estamos negociando, no PAC do Governo, a ampliação de capacidade dos aeroportos brasileiros, através da reformulação da malha aérea nessa estrutura global. Então, vejam bem que nós estamos caminhando para um investimento. E nós já negociamos com a Casa Civil para aumentar esses valores. Nós temos 3 bilhões de investimentos na INFRAERO, entre 2007 e 2010 - um



total de investimentos de 870 milhões, em 2007; e, de 2008 a 2010, um total de 2 bilhões e 123 milhões. Estamos negociando o aumento disso, considerando essa reformulação global que fizemos.”

De acordo com o documento da ANAC, recentemente, outras fontes de recursos para o desenvolvimento de infra-estrutura passaram a ser utilizadas. É o caso de iniciativas dos governos estaduais e do Programa de Desenvolvimento do Turismo - PRODETUR, que visam fomentar o turismo em localidades com potencial para tanto.

Participação da iniciativa privada na administração da infra-estrutura aeroportuária.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Gustavo Fruet – Relator, só uma dúvida. No tópico anterior, era bom esclarecer o que efetivamente é recurso novo e o que é recurso de receita. Porque, senão, vamos estar misturando o Orçamento, receitas e PAC, e não fecha a conta, pelo menos na nossa avaliação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA – Está certo, vamos fazer essa readequação aqui.

6.4.5 A PARTICIPAÇÃO DA INICIATIVA PRIVADA NA ADMINISTRAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA.

A princípio, não há impedimento legal para a entrada de investimentos privados, sejam eles nacionais ou estrangeiros, na administração aeroportuária, embora a atividade seja de competência da União. A Resolução do CONAC n.º 009, de 20 de Julho de 2007, que trata das diretrizes para a infra-estrutura aeroportuária, estabelece que na elaboração do Plano Aeroviário Nacional deverá haver um estímulo à inversão privada e à construção, exploração e operação de aeródromos públicos pela iniciativa privada.

6.4.5.1 CONCESSÃO DE TERMINAIS AO SETOR PRIVADO.

No mundo, a experiência de privatização aeroportuária teve início em 1987, quando o governo britânico leiloou a concessão da *British Airport Authority (BAA)*, hoje administrada pelo grupo espanhol Ferrovial!. Somente no terminal londrino de *Heathrow*, o maior dos sete aeroportos da Inglaterra, estão sendo investidos 4 bilhões de Euros. Outros países, em seguida, seguiram os passos dos ingleses,



como Dinamarca, Áustria e Itália. Depois, a privatização avançou na Europa, e chegou ao Chile, à Austrália e até mesmo a países africanos. Em 2002, o aeroporto *Kingsford Smith*, de Sydney, foi adquirido por 3 bilhões de dólares por um consórcio de empresas liderado pelo *Macquarie Bank*, um dos maiores bancos australianos. Por outro lado, nos Estados Unidos da América, a participação do setor privado na administração dos aeroportos é mínima.

No Brasil, uma das poucas experiências da administração privada acontece no Aeroporto Internacional de Porto Seguro, no Estado da Bahia, que passou por mudanças notáveis desde 1999, quando sua gestão foi assumida pela Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico (Sinart), grupo baiano que atua na administração de aeroportos e estacionamentos e no setor de hotelaria. A Sinart realizou melhoria na infra-estrutura, instalou novos equipamentos de incêndio e investiu no tratamento de esgoto e lixo. Além disso, ampliou os serviços. Na ala de desembarque, o posto da alfândega funciona 24 horas por dia, e não apenas durante a chegada e a partida dos vôos, como ocorria antes. Isso teve reflexo no número de aviões que vêm do exterior e pousam em Porto Seguro. No início de 2000, as aeronaves só vinham de Buenos Aires e Montevideú. Hoje, o aeroporto recebe passageiros também de Lisboa, Amsterdã, Paris e Milão. O resultado foi o aumento no fluxo de turistas para a região. Desde a privatização, o movimento mais do que dobrou - passou de 300.000 para mais de 700.000 pessoas por ano -, o que faz de Porto Seguro um dos principais aeroportos do Nordeste. Até o início dos anos 90, o Aeroporto de Porto Seguro estava sob a responsabilidade da prefeitura municipal. Com o aumento do fluxo de turistas para a região, o governo baiano resolveu assumir a gestão. Mas por pouco tempo. Em 1994, abriu licitação para que uma empresa privada cuidasse da parte administrativa. Na linguagem dos juristas, foi feita uma "concessão onerosa de bem público". Traduzindo: o governo se afastou da administração, deixando a tarefa a cargo de uma empresa privada, que paga cerca de meio milhão de reais ao ano pelo uso do aeroporto.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Relator?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Apenas a título de sugestão, há uma experiência recentíssima no Aeroporto de Cabo Frio, no Rio de Janeiro. A pista está



para ser inaugurada agora, e numa modelagem também de gestão privada. Apenas para ter o registro.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu citei, no início, o Aeroporto de Cabo Frio, mas é importante o seu...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Perfeito.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A Resolução do CONAC nº 009/07, ao definir diretrizes referentes à infra-estrutura aeroportuária, corrobora o entendimento firmado na Resolução nº 11/03 do mesmo Conselho, ao determinar que o Governo incentive a participação privada na infra-estrutura aeroportuária, *in verbis*:

"1.1 O Plano Aeroviário Nacional deverá promover a ordenação dos investimentos, de forma a racionalizá-los nos níveis de Governo Federal, estadual e municipal e estimular a inversão privada."

"1.1.1 O Plano deverá estimular a construção, exploração e operação de aeródromos públicos pela iniciativa privada, observado o devido processo de homologação."

Em linhas gerais, como a aviação civil está crescendo acelerado — na média de 10% ao ano — há a necessidade de que haja uma ampliação da infra-estrutura aeroportuária do País, o que também exige uma maior quantidade de recursos para investimentos, nem todos disponíveis no tesouro público. Logo, para acompanhar a evolução acelerada do setor, a concessão da gestão de alguns aeroportos e terminais de carga à iniciativa privada, se realizada sob condições que assegurem o pleno interesse público e condicionado ao regramento das estratégias de segurança e de crescimento estabelecidas pela União para o setor, pode contribuir de maneira decisiva para que a infra-estrutura aeroportuária acompanhe o atual crescimento da movimentação de passageiros e cargas em nossos aeroportos. A privatização dos terminais poderá trazer maior eficiência ao setor, desde que desenhada com cautela, num horizonte de concessão de longo prazo. Se o País optar por esse caminho, o processo de concessão deverá considerar a necessidade de conceder os aeroportos em lotes que incluam os superavitários, bem como os deficitários, considerando o alerta feito pelo Deputado Federal Carlos Wilson (ex-Presidente da



INFRAERO na gestão 2003 a 2006) em seu depoimento à esta CPI, cujo trecho, resumidamente, transcrevemos a seguir:

“No meu tempo, a INFRAERO tinha 67 aeroportos; dos 67, 12, no máximo 15 eram superavitários; o restante são aeroportos deficitários. Então, como se pode pensar em privatizar aeroporto de Tabatinga, de Tefé, de Campina Grande, de Uruguaiana, de Pelotas, de Londrina? Não vai ter. O que sustenta esses aeroportos são exatamente os aeroportos superavitários. Falar-se em privatização é só falar naquilo que é o filé. Eu não conheço nenhuma empresa que queira assumir aeroporto deficitário. Não existe nenhum impedimento que se construa aeroportos privados no País.”

Outra opção seria a participação de empresas privadas na construção e operação de novos terminais aeroportuários. No âmbito legal, não há impedimento para que essas concessões ocorram.

Sobre o assunto, veja o que pensa resumidamente o Ministro da Defesa, senhor Nelson Jobim:

“A INFRAERO tem na legislação que a criou e no seu estatuto a possibilidade de criar subsidiárias. Pode ser examinado como forma eficaz de situação de aeroporto, como regime de concessão. Por que não? Nós temos modelo de concessões, temos modelo, inclusive, da orientação de aeroportos privados no mundo. A única coisa que nós não temos são pistas. As pistas são todas públicas. As pistas são todas públicas no mundo. Nós temos exemplo de concessões de terminais, temos exemplo de terminais privados e temos exemplo de várias empresas subsidiárias da empresa estatal operando terminais. A questão é: nós temos uma necessidade de investimento para atender uma demanda crescente x. Qual a capacidade que tem a empresa estatal de fazer



investimento? Não tem. De duas, uma: ou não se faz o investimento e, portanto, se prejudica o atendimento da demanda ou se encontra outro modelo de financiamento. E aí é uma questão a ser examinada caso a caso. Não sou favorável a “a”, “b” ou “c”. Sou favorável àquilo que dê resultado. Não fujo da possibilidade de você ter a hipótese de concessão de aeroportos, em que a própria taxa financia o aeroporto, porque aí você atrai o setor privado para isso, o capital privado para esse investimento.”

Julgamos, portanto, que o Governo Federal deve considerar a hipótese de participação privada na administração da infra-estrutura aeroportuária, hoje administrada pela INFRAERO. Para isso, deve desenvolver estudos mais aprofundados para avaliar a viabilidade das concessões, no âmbito de um amplo programa de expansão da malha aeroviária brasileira, ou seja, do Plano Aeroviário Nacional.

6.4.5.2 ABERTURA DO CAPITAL SOCIAL DA INFRAERO.

Outra opção viável para levantar recursos para investimentos na infra-estrutura aeroportuária do País seria a abertura do capital social da INFRAERO à iniciativa privada. Atualmente, 93% do capital da INFRAERO pertence ao Tesouro Nacional e os demais 7% ao Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDES), sendo importante destacar que o Governo Federal já desenvolve estudos nesse sentido.

Parece ser plenamente viável a venda de até 49% das ações da INFRAERO na Bolsa de Valores, para que o controle acionário continue nas mãos do Estado, a exemplo de outras sociedades de economia mista como o Banco do Brasil. Dessa forma, haveria aporte de recursos para fazer frente à crescente demanda do setor aéreo, mas o Estado continuaria a comandar a empresa, estratégica para a implementação de políticas nacionais de desenvolvimento econômico e social. Além do aspecto financeiro crucial, a abertura do capital da empresa contribuiria para melhorar os processos de gerenciamento e controle dos recursos investidos nos empreendimentos aeroportuários, uma vez que passaria a haver um mútuo acompanhamento, público e privado, na fiscalização dos investimentos.



Entretanto, uma questão a ser considerada, é quanto à conveniência de transformar a INFRAERO numa empresa de capital aberto imediatamente, pois as ações lançadas no mercado poderiam ter cotação abaixo do valor real, em virtude do momento de turbulência por que passa o setor. Seria prudente, portanto, aguardar a retomada da plena normalidade no setor aéreo para que os recursos arrecadados com as vendas das ações possam permitir a aceleração das obras de ampliação e expansão da infra-estrutura aeroportuária.

6.5 OBRAS AEROPORTUÁRIAS.

Neste tópico, apresenta-se a forma pela qual a INFRAERO desenvolve suas atividades de planejamento e execução das obras nos aeroportos de sua rede, bem como se tecem considerações a respeito dos apontamentos do Tribunal de Contas da União - TCU - acerca das mesmas.

6.5.1 PLANEJAMENTO

Quer continuar, Deputado Vic Pires? Nos ajudar, contribuir com...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Se eu achar. Página 81. Vou quebrar seu galho, Relator.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Planejamento.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Planejamento.

“A Resolução do CONAC nº 11, de 30 de outubro de 2003, estabelece que deveria ter sido elaborado um Plano Aeroviário Nacional — PAN —, definindo, entre outros, a ordenação dos investimentos na infra-estrutura aeroportuária, de forma a racionalizá-los nos três níveis de governo e estimular a inversão privada. Ou seja, o PAN passaria a nortear os investimentos da INFRAERO em obras de ampliação ou construção de novos terminais aeroportuários.

Entretanto, como o PAN não veio a ser editado, a INFRAERO direcionou seus investimentos de acordo com a perspectiva circunstancial de demanda de cada aeroporto. Não houve, portanto, uma integração em nível institucional que permitisse, ainda que sem o Plano Aeroviário, qualquer ação, por exemplo, no sentido de, estrategicamente, auxiliar a constituir ou redistribuir a malha aérea e, conseqüentemente, a melhor potencializar os investimentos aeroportuários.



O Senhor Fernando Perrone, ex-Presidente da INFRAERO entre os anos 2000 e 2002, também se posicionou, sobre o assunto, em depoimento a esta CPI, nos seguintes termos, sinteticamente:

“Encontramos um plano decenal. Esse plano fazia o planejamento de 1995 a 2005. Além disso, nós tínhamos 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.”

Perguntado, também por esta CPI, sobre o planejamento das ações da INFRAERO, o Brigadeiro-do-Ar da Reserva, José Carlos Pereira, ex-Presidente da INFRAERO entre os anos de 2006 e 2007, respondeu de forma resumida, nos seguintes termos (grifos nossos):

*“As perguntas são recorrentes: qual é o planejamento da empresa? Vocês têm um planejamento estratégico? Como é que as coisas são planejadas? Essa é uma questão importante, porque, **para nós termos um planejamento realmente competente e eficaz seria necessária a existência de um Plano Aeroviário Nacional**. O País teria que ter um plano aeroviário para, em cima deste plano, a INFRAERO, a ANAC e as empresas aéreas poderem fazer os seus planejamentos particulares. E esse plano aeroviário não existe. Se consultar aquela célebre reunião da ANAC [na realidade CONAC] de 2003, uma das resoluções era elaborar o plano aeroviário nacional. No momento, ele está sendo elaborado. A ANAC está liderando esse trabalho, com a colaboração da INFRAERO, da Força Aérea,*



particularmente do DECEA, que é o órgão competente para isso. É um trabalho incipiente ainda. A formulação de um Plano Aeroviário Nacional é extremamente complexa e envolve todos os segmentos da sociedade.”

O Brigadeiro continua, então, explicando como é feito o planejamento de investimentos da empresa (resumo):

*“Na ausência de um plano aeroviário que pudesse nos orientar e dizer exatamente o que fazer dentro de um âmbito nacional, **nosso planejamento hoje é por meio de perspectiva de demanda** (grifo nosso). Por exemplo, o aeroporto de Congonhas, não há mais o que fazer em Congonhas. Ele atingiu o limite máximo de expansão. O aeroporto de Guarulhos ainda suporta mais 4 milhões de passageiros. A pista, o sistema de pista e pátio. Mas o terminal de passageiros não suporta mais 4 milhões de passageiros. Então, eu preciso aumentar o terminal de passageiros. Quando aumentarmos o terminal, ele irá aumentar para 12 milhões. Então, normalmente as pessoas dizem: “Mas se você só pode aumentar 4, porque você precisa de um terminal de 12?” Porque os aviões é que vão aumentar. Então, na verdade, nós teremos cada vez menos vôos com aviões com cada vez mais passageiros. Então, dentro de pouquíssimo tempo, nós teremos voando aqui no Brasil os aviões de 800 e de mil lugares. Então, diante desses quadros é que fazemos o nosso planejamento.”*

Portanto, está claro que a falta de um plano aeroviário tem um impacto significativo sobre a infra-estrutura aeroportuária. Segundo dados oficiais da INFRAERO, 70% dos aeroportos sob sua gestão têm horários ociosos na maior parte do dia e mais de 90% do transporte regular de passageiros concentra-se em apenas 20 aeroportos administrados pela INFRAERO.



Outra depoente que se manifestou sobre o assunto foi a senhora Eleuza Terezinha, ex-Diretora de Engenharia da INFRAERO. Resumimos a seguir o seu depoimento sobre o assunto:

*“Nessa identificação de carências e necessidades, nós ouvimos toda a empresa. **A engenharia não define que tem que crescer um aeroporto. Ela não dimensiona o tamanho desse aeroporto. É a operação que apresenta se o aeroporto está saturado ou não** (grifo nosso). É a comercial, junto com a operações, que nos diz que a área tem que ter esse terminal, em função do tamanho da área comercial, em função das necessidades de órgãos que têm que ter. Se ele é internacional, se é doméstico. Então, toda essa identificação de carência é feita pelos nossos clientes, que nós chamamos. A partir daí, a gente faz toda uma elaboração de programa de investimento, que a gente fazia decenal, depois virou quinquenal.”*

Em resposta a esta Comissão, por meio da CF 16.544/DE/2007, de 07 de Agosto de 2007, assinada pela Diretora de Engenharia Eleuza Terezinha Lores, a INFRAERO esclareceu que existe, no âmbito interno da empresa, um plano diretor de investimentos denominado Plano de Desenvolvimento Aeroportuário (PDA) que vem a ser o principal documento de planejamento elaborado pela estatal com os objetivos de apontar quais os investimentos serão necessários em cada aeroporto, de fornecer uma estimativa de investimentos e de definir quando eles deverão ser implementados. Em sua elaboração, esse planejamento deve ser compatível com o Plano Estratégico da Empresa. Sendo assim, todos os anos, as diversas áreas da empresa efetuam o levantamento das necessidades de dispêndios, apontando as carências que requerem maior urgência de solução de engenharia. A partir daí, é elaborado o Programa Geral de Obras e Serviços de Engenharia que é submetido à Diretoria Executiva, ao Conselho de Administração e ao Congresso Nacional, na votação do Orçamento Geral da União.



Independentemente da aprovação do programa de obras, para que se possa dar início a um processo licitatório, os investimentos superiores a R\$ 15 milhões devem ser submetidos à Diretoria Executiva, e as obras com valores acima de R\$ 50 milhões são submetidas ao Conselho Administrativo.

A estatal informa, ainda, que somente a partir do ano de 2006, por decisão da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional, a relação de investimentos em construção, ampliação e modernização da infra-estrutura aeroportuária passou a compor o orçamento geral da União. Até o ano de 2005, somente os investimentos incorporados ao seu patrimônio, tais como equipamentos e materiais permanentes, compunham o orçamento de investimento da INFRAERO na Lei Orçamentária Anual.

A partir do ano de 2007, os investimentos na infra-estrutura aeroportuária passaram a ser norteados pelo Plano de Investimentos 2007-2010 da INFRAERO, elaborados por meio de uma Matriz de Investimentos. Um novo instrumento corporativo de planejamento, decisão, acompanhamento e controle dos investimentos e dos impactos de custos decorrentes.

Outro debate que se fez muito presente ao longo desta CPI foi sobre a necessidade, ou não, da construção, nos terminais de passageiros, de áreas destinadas a locações comerciais, ou seja, sobre a conveniência de implantação dos chamados *aeroshoppings*. Tendo em vista a falta de um planejamento estratégico de investimentos, a discussão recaía, muitas vezes, sobre a adequação do direcionamento dado pela INFRAERO aos seus investimentos, e à ordem das prioridades na execução das obras, quando era levantada a dúvida se haveria, ou não, uma priorização da estética e do conforto dos terminais de passageiros em detrimento da segurança das pistas de pouso e decolagem, por exemplo.

Em seu depoimento, a Sra. Eleuza Terezinha, ex-diretora de engenharia da INFRAERO, esclareceu o motivo da empresa ter adotado esse modelo comercial (resumo):

“O fato de a gente ter incentivado mais a área comercial foi uma estratégia da empresa tomada anterior à minha gestão, onde se estudou a viabilidade de aumentar a receita comercial. Então, a Engenharia



recebeu como “input” das áreas comerciais aumentar os espaços comerciais, para ter realmente toda uma concessão comercial e aumentar a receita.”

Sobre a adoção do conceito dos *aeroshoppings*, assim se posicionou, resumidamente, o Senhor Fernando Perrone, ex-Presidente da INFRAERO entre os anos 2000 e 2002, quando de seu depoimento:

“Nós percebemos que o cliente do aeroporto é o topo da pirâmide econômica do Brasil. 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 voo, sem contar com atraso ela fica, no mínimo, uma hora antes do voo. Então, ela tem uma hora disponível, com dinheiro no bolso, para consumir. Então, a nossa estratégia foi: vamos utilizar esse potencial para conseguir recursos para o setor. Porque aquele consumidor, se ele não encontra no aeroporto um shopping, ele vai fazer a compra fora do aeroporto. Aí nós criamos o conceito de “aeroshopping” (...).

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. Porque a externalidade de um transporte caro onera o ciclo da



economia de cabo a rabo. 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.”

Isso é uma observação minha, Sr. Relator, para ele: então, quanto mais atraso, melhor. Isso é uma observação para esse ex-Presidente: quanto mais atrasos de vôos, melhor, porque o passageiro passa mais tempo, gasta mais e vai sem nenhum tostão para a viagem.

“Nós passamos a ter uma contribuição crescente e maior do que historicamente nas receitas comerciais, porque nos 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.”

É possível verificar que houve, de fato, um incremento substancial nas receitas comerciais da INFRAERO a partir do ano 2000, passando de R\$ 312,8 milhões para R\$ 520,8 milhões em 2006, como podemos ver no demonstrativo a seguir, retirado do Relatório de Gestão da INFRAERO do ano de 2006:

Outra questão de bastante relevância para o planejamento, diz respeito à viabilização ao acesso viário aos aeroportos. Muitas vezes, os aeroportos foram construídos ou reformados na expectativa de demanda que não se efetivou pela simples dificuldade de acesso a esses aeroportos. Um exemplo claro disso, foi o Aeroporto de Confins, em Minas Gerais que ficou por muitos anos com a movimentação muito abaixo da prevista por causa da distância da cidade de Belo Horizonte, sem meios rápidos e confortáveis para acessá-lo.

Sobre o assunto, assim se manifestou na CPI, resumidamente, o Sr. Eduardo Bogalho Pettengill, ex-Presidente da INFRAERO entre os anos de 1998 e 2000:

“Assim que nós inauguramos, foi transferida Belo Horizonte toda para lá. O aeroporto estava funcionando às mil maravilhas. Um ano depois, esvaziaram Confins. Quem que esvaziou Confins? O povo mineiro não queria



ir porque o Governo do Estado não tinha feito a parte dele, que seria a melhoria do acesso. E Confins ficou 5, 6 anos, o que dava pena, um superaeroporto, muito bem construído. Um superaeroporto novo, tudo up-to-date, e não operava”.

Também sobre o Aeroporto de Confins, a Sra. Eleuza Terezinha, ex-Diretora de engenharia da INFRAERO, teceu, sinteticamente, os seguintes comentários:

“Pampulha é de 1934. Se a gente analisar aqui também quando ele foi criado, ele tinha toda uma condição de se expandir. Só que depois também o crescimento urbano chega, porque o aeroporto traz emprego, o aeroporto traz infra-estrutura, traz água, traz luz e aí traz todo o interesse do pessoal de se instalar próximo ao aeroporto. E como aí nós não temos uma ação junto ao Estado e ao município que impeça isso, embora nós tenhamos legislação de planos de proteção, plano diretor, aí acontece isso: restringe o aeroporto. Quando isso acontece, nós temos que construir um novo aeroporto, que foi o que aconteceu com Confins. Em 1984, Confins processou 1,5 milhão. Mas Confins foi semelhante a Guarulhos. Ele ficou um tempo sendo o principal aeroporto de Minas, mas não teve o apoio de vias, de transporte de massa, aí a pressão para voltar para Pampulha aconteceu, e Pampulha saturou de novo”.

6.5.2 EXECUÇÃO DE OBRAS.

Em razão do crescente aumento da demanda por transporte aéreo civil, a INFRAERO acelerou os investimentos na Infra-estrutura aeroportuária brasileira, a partir do ano 2000. Entre os anos 2000 e 2002, foram investidos cerca de R\$ 1,1 bilhão em projetos de ampliação e melhorias nos aeroportos em todas as regiões do País. Apesar da mudança de Governo ocorrida em janeiro de 2003, os planos de investimentos da INFRAERO continuaram em ritmo acelerado nos anos que se seguiram, totalizando aproximadamente 2,5 bilhões do início do ano de 2003 até o



final de 2006, conforme dados constantes da apresentação realizada pela Sr. Eleuza Terezinha, Diretora de Engenharia da INFRAERO, em seu depoimento nesta CPI, que reproduzimos a seguir. “

Ex-Diretora, não é, Relator? Reproduz alguma coisa aqui? Então, “em seu depoimento nesta CPI”, tem algum erro aí. Não é “em seu depoimento”, mas “na tabela que reproduzimos a seguir”. Se V.Exa. puder fazer uma observação, só para facilitar depois para V.Exa...

“6.5.2.1 OBRAS EXECUTADAS.

Listamos abaixo as principais obras desenvolvidas e concluídas pela INFRAERO a partir do ano de 2001 :

- Aeroporto Internacional de Belém (PA) - obras de reforma, ampliação e modernização do terminal de passageiros, passando a capacidade de atendimento de 900.000 pax/ano para 2.700.000 pax/ano, com um investimento da ordem de R\$ 79.000.000,00 (setenta e nove milhões de reais), tendo sido as obras concluídas em 2001;

- Aeroporto Internacional de Porto Alegre (RS) - construção do novo terminal de passageiros e obras complementares, passando sua capacidade de 1.500.000 pax/ano para 4.000.000 pax/ano, com um investimento da ordem de R\$ 164.800.000,00 (cento e sessenta e quatro milhões e oitocentos mil reais).

- Aeroporto Internacional de Salvador (BA) - obras de ampliação e modernização do terminal de passageiros, passando a capacidade de atendimento de 2.500.000 pax/ano para 6.000.000 pax/ano, com um investimento da ordem de R\$ 232.000.000,00 (duzentos e trinta e dois milhões de reais), tendo sido as obras concluídas em 2002.

- Aeroporto de Londrina (PR) - obras de reforma e ampliação do terminal de passageiros, bloco da administração e Torre de Controle, passando a capacidade de atendimento de 220.000 pax/ano para 600.000 pax/ano, com um investimento da ordem de R\$ 7.000.000,00 (sete milhões de reais), tendo sido as obras concluídas em 2002.

- Aeroporto Internacional de Brasília (DF) - obras de reforma, ampliação e modernização do terminal de passageiros, passando a capacidade de atendimento de 4.800.000 pax/ano para 7.400.000 pax/ano, com um investimento da ordem de



R\$ 173.200.000,00 (cento e setenta e três milhões e duzentos mil reais), tendo sido as obras concluídas em 2003.

- Aeroporto Internacional de Porto Velho (RO) - construção do novo terminal de passageiros, passando a capacidade de atendimento de 440.000 pax/ano para 920.000 pax/ano, com um investimento da ordem de R\$ 12.100.000,00 (doze milhões e cem mil reais), tendo sido as obras concluídas em 2003.

- Aeroporto Internacional de Congonhas (SP) - obras de reforma, adequação e modernização do terminal de passageiros — 1ª etapa —, passando a capacidade de atendimento de 6.000.000 pax/ano para 12.000.000 pax/ano, com um investimento da ordem de R\$ 58.300.000,00 (cinquenta e oito milhões e trezentos mil reais), tendo sido as obras concluídas em 2004.

- Aeroporto Internacional de Navegantes (SC) - obras de reforma e modernização do terminal de passageiros, ampliação da área internacional e remodelação visual do aeroporto, passando a capacidade de atendimento de 250.000 pax/ano para 600.000 pax/ano, com um investimento da ordem de R\$ 6.700.000,00 (seis milhões e setecentos mil reais), tendo sido as obras concluídas em 2004;

- Aeroporto de Joinville (SC) - obras de construção do novo terminal de passageiros, passando a capacidade de atendimento de 150.000 pax/ano para 600.000 pax/ano, com um investimento da ordem de R\$ 10.800.000,00 (dez milhões e oitocentos mil reais), tendo sido as obras concluídas em 2004.

- Aeroporto Internacional de Recife (PE) - obras de construção do novo terminal de passageiros e edifício garagem, passando a capacidade de atendimento de 1.500.000 pax/ano para 5.000.000 pax/ano, com um investimento da ordem de R\$ 329.100.000,00 (trezentos e vinte e nove milhões e cem mil reais), tendo sido as obras concluídas em 2004;

- Aeroporto Internacional de Manaus (AM) - obras de construção do Terminal de Cargas e reforma do Terminal de Cargas II, passando a área de armazenamento de 22.000 m² para 49.000 m², com um investimento da ordem de R\$ 33.900.000,00 (trinta e três milhões e novecentos mil reais), tendo sido as obras concluídas em 2004;



- Aeroporto de Marabá (PA) - Recuperação e reforço estrutural da pista de pouso e decolagem 07/25, pista de táxi; reforço e ampliação do pátio de estacionamento de aeronaves e obras complementares, no valor total R\$ 18.900.000,00 (dezoito milhões e novecentos mil reais).

- Aeroporto de Petrolina (PE) - reforma e ampliação do terminal de passageiros, ampliação da pista, no montante de R\$ 3.800.000,00 (três milhões e oitocentos mil reais).

- Aeroporto de Campina Grande (PB) - reforma, ampliação e modernização do terminal de passageiros, no total de R\$ 3.600.000,00 (três milhões e seiscentos mil reais).

- Aeroporto de Maceió, (AL) - construção do novo terminal de passageiros, no valor de R\$ 217.500.000,00 (duzentos e dezessete milhões e quinhentos mil reais).

- Aeroporto de Cuiabá (MT) - ampliação e reforma do Setor C do terminal de passageiros, implantação do pátio de cargas e reforço do pátio de aeronaves, num investimento de R\$ 61.000.000,00 (sessenta e um milhões de reais);

- Aeroporto de Palmas (TO) - construção de um novo complexo aeroportuário, no valor de R\$ 91.000.000,00 (noventa e um milhões de reais);

- Aeroporto de Uberlândia (MG) - reforma e ampliação do terminal de passageiros pelo valor de R\$ 9.300.000,00 (nove milhões e trezentos mil reais);

- Aeroporto de Viracopos (SP) - segunda etapa da reforma do terminal de passageiros, construção do novo edifício administrativo e anexo do terminal de cargas, no total de R\$ 78.700.000,00 (setenta e oito milhões e setecentos mil reais);

- Aeroporto de Guarulhos (SP) - reforma e ampliação das salas de embarque e desembarque do terminal de passageiros I, no total de R\$ 116.800.000,00 (cento e dezesseis milhões e oitocentos mil reais);

- Aeroporto de Macaé (RJ) - ampliação do pátio de aeronaves e implementação da nova pista de táxi, no montante de R\$ 5.400.000,00 (cinco milhões e quatrocentos mil reais);

- Aeroporto Santos Dumont (RJ) - reforma e adequação do sistema de pátio de estacionamento de aeronaves, com investimentos da ordem de R\$ 8.800.000,00 (oito milhões e oitocentos mil reais);



- Aeroporto de Foz do Iguaçu (PR) - recapeamento da pista de pouso e decolagem, táxi e anel viário de acesso ao terminal de passageiros, no valor total de R\$ 3.500.000,00 (três milhões e quinhentos mil reais).

6.5.2.2 OBRAS EM ANDAMENTO.

Listamos a seguir as principais obras aeroportuárias da INFRAERO em andamento no País:

- Aeroporto de Boa Vista (RR) - reforma e ampliação do terminal de passageiros, reurbanização do acesso e construção de edificações complementares, no valor de R\$ 9.600.000,00 (nove milhões e seiscentos mil reais);

Aeroporto de Macapá (AP) - construção do novo terminal de passageiros, sistema viário, edificações de apoio, ampliação do pátio de aeronaves e obras complementares, no total de R\$ 132.700.000,00 (cento e trinta e dois milhões e setecentos mil reais).”

Sr. Relator, faço aqui uma pequena observação: no Aeroporto de Macapá é aquela empresa Gautama, que foi impedida pelo Tribunal de Contas. O senhor não faz nenhuma observação aqui no sentido de que as obras estão paralisadas. No item “Obras em Andamento”, quando o senhor cita aqui o Aeroporto de Macapá, não diz que a obra está paralisada por determinação do TCU.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO – Suspeita de superfaturamento.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Houve uma suspeita de superfaturamento, ou a própria empresa está sob suspeita, a Gautama.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA – É porque aqui estamos só levantando as obras que...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO – O senhor não vai citar no relatório?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Mas é porque ela não está em andamento, está parada.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA – Acho que mais à frente aparecem todas as obras que estão sob análise do TCU.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo. Desculpe-me, então, Relator.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA – Mas, de qualquer forma, é possível fazer essa...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É, só para...Não sei se outros aeroportos têm... Acho que o Aeroporto de Vitória também tem um problema.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - É. Obras paradas por problema de superfaturamento.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO – Vou continuar a leitura.

“Aeroporto de Fortaleza (CE) - construção do terminal de cargas, vias de acesso e reforço do pátio e pistas de táxis e construção de torre de controle e de edificações do Destacamento De Controle do Espaço Aéreo - DTCEA, no total de R\$ 63.200.000,00 (sessenta e três milhões e duzentos mil reais);

Aeroporto de Natal (RN) - construção do novo aeroporto de São Gonçalo do Amarantes - Aeroporto Internacional de Natal, no montante de R\$ 97.800.000,00 (noventa e sete milhões e oitocentos mil reais);

Aeroporto de João Pessoa (PB).”

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Aeroporto Internacional Presidente Castro Pinto, viu, Deputado?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - “Aeroporto Internacional Presidente Castro Pinto.

Aeroporto Internacional Presidente Castro Pinto, em João Pessoa - ampliação e reforma do terminal de passageiros e reforço de pistas e pátio, com previsão de gastos de R\$ 55.200.000,00 (cinquenta e cinco milhões e duzentos mil reais);

Aeroporto de Goiânia (GO) - implantação do novo sistema aeroportuário, com novo terminal de passageiros, pátio de aeronaves, estacionamento de veículos, acesso viário, com investimento previsto de R\$ 349.000.000,00 (trezentos e quarenta e nove milhões de reais);

Aeroporto de Corumbá (MT) - melhorias na infra-estrutura do pátio de aeronaves, implantação do sistema de macrodrenagem, balizamento noturno, sinalização vertical luminosa dos sistemas de pistas e de um sistema separador de água e óleo na rede coletora de drenagem, com investimento previsto de R\$ 18.600.000,00 (dezoito milhões e seiscentos mil reais);



Aeroporto de Vitória (ES) - implantação do novo sistema aeroportuário, com novo terminal de passageiros, torre de controle, vias de acesso, *taxyways* e edificações de apoio, no montante de R\$ 434.000.000,00 (quatrocentos e trinta e quatro milhões de reais);

Aeroporto de Congonhas (SP) - complementação da reforma e modernização do terminal de passageiros, do sistema viário, do sistema de pista e pátio de aeronaves, no total de R\$ 229.000.000,00 (duzentos e vinte e nove milhões de reais);

Aeroporto Santos Dumont (RJ) - reforma e ampliação do terminal de passageiros, do sistema de pistas e pátios, obras complementares e elaboração dos projetos executivos, no valor total de R\$ 390.000.000,00 (trezentos e noventa milhões de reais);

Aeroporto de Guarulhos (SP) - implantação, adequação, ampliação e revitalização dos sistema de macrodrenagem e implantação do sistema separador de água/óleo, no montante de R\$ 329.700.000,00 (trezentos e vinte e nove milhões e setecentos mil reais).

Em seu depoimento nesta CPI, a Sra. Eleuza Terezinha, ex-diretora de engenharia da INFRAERO fez um resumo da situação das principais obras em andamento no País:

“As obras dadas como estratégicas ou de grande vulto são acompanhadas pela sede. No momento nós temos 6 grandes obras acompanhadas pela sede, com gerências especiais criadas para acompanhar essas obras. A primeira é Vitória, que foi contratada por 434 milhões. Já foram realizados em torno de 38% dessa obra. Nós temos Goiânia, que foi contratada por 349 milhões, e já foram executados 33%. A ordem de serviço foi dada também em 2005, e a previsão também é 2008. Nós temos Guarulhos, que é uma obra de infra-estrutura — recapeamento das pistas, construção de pistas de táxi, ampliação de pátios de aeronaves e toda a parte de drenagem. É uma obra que foi contratada por 329,7



milhões. Nós já executamos 35%. Ela foi contratada também no início de 2005, e a previsão é acabar no primeiro semestre de 2008. Temos Macapá, que é uma obra que foi contratada por 132 milhões. Realizamos já 36%. Começou em início de 2005, e a previsão é acabar no início de 2008. Nós temos Santos Dumont, que nós já até entregamos, no início deste mês, para operação assistida, e devemos entregar quase que concluída antes dos Jogos Pan-Americanos, que é dia 13 de julho. Nós contratamos Santos Dumont por 390 milhões; já executamos 86%. Congonhas. Nós dividimos Congonhas em 2 etapas. A primeira etapa, onde foram implantadas 8 pontes, nós concluímos em agosto de 2004; a segunda etapa começamos em final de 2004 e vamos acabar agora no segundo semestre de 2007. Foi uma obra contratada por 209 milhões; já executamos 88%. Essa obra conteve a ampliação do terminal e o recapeamento da pista auxiliar. Estamos fazendo agora a pista principal, que é uma obra orçada em 20 milhões. A obra deve durar 135 dias, começou dia 14 de maio. Foi feito em Congonhas, também, um edifício-garagem, através de uma concessão. Para fazer qualquer obra em Congonhas era muito difícil. Agora que a gente tem todo um relacionamento com a Prefeitura, facilitou o nosso trabalho. E basicamente são essas as obras principais em andamento. Temos o TPS-3, que está em licitação, mas no momento está suspenso, porque nós estamos ainda negociando com o TCU a parte de preços. Temos Florianópolis, que foi um concurso público, que também está em licitação. E tem uma série de outras obras que estão no PAC, que nós já estamos com o projeto concluído, que seria a recuperação das pistas do Galeão;



a ampliação e recuperação das pistas de Curitiba; o terminal de cargas de Porto Alegre; e tem uma série de outras obras. No Brasil inteiro, nós temos obras. Se eu pegar por limite de competência, as obras acima de 50 milhões que vão ao Conselho são 11; as obras que vão de 15 milhões a 50 milhões, que é a diretoria, são 10; as obras que vão até 15 milhões são só 4, e as obras que vão até 12 milhões, que são descentralizadas nas 8 regionais do País, nós temos em andamento 199.”

6.5.3 PROCESSOS DO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO EM DESFAVOR DA INFRAERO

Em levantamento solicitado por esta CPI, junto ao Tribunal de Contas da União, TCU, constata-se a existência de diversos processos naquela Corte que apontam indícios de irregularidades no emprego de recursos públicos por parte de alguns gestores da INFRAERO, em contratos celebrados por aquela empresa, especialmente relativos à contratação de empresas para execução de projetos e obras aeroportuárias. Os relatórios ou procedimentos se originam de processos cujo mérito, na sua imensa maioria, ainda não foi objeto de julgamento definitivo.

Como os processos encontram-se ainda em fase preliminar, entendemos que as informações até aqui apresentadas não contêm elementos de convencimento suficientemente consistentes para arrimar adequadamente um exame de mérito por esta Comissão, apontando a responsabilidade daqueles que supostamente desviaram recursos públicos.

O próprio Tribunal, em duas notas de esclarecimento divulgadas em 20 e 28 de março de 2007, corrobora esse entendimento, diante da situação dos processos em julgamento naquela Corte de Contas. Senão vejamos:

Nota do dia 20 de março de 2007:

“O Tribunal de Contas da União vem a público comunicar e esclarecer que supostas irregularidades, detectadas em procedimentos administrativos de realização de obras da INFRAERO, referem-se a achados de auditoria, de caráter estritamente preliminar, sobre os



quais ainda não houve pronunciamento conclusivo do plenário da Corte de Contas.

O TCU esclarece que o julgamento do processo, com a atribuição de responsabilidade a ex-dirigentes de entidade estatal, por atos praticados, somente ocorre após a conclusão da análise de todos os esclarecimentos apresentados, em respeito aos princípios da ampla defesa e do contraditório, plenamente assegurados pela Constituição Brasileira.

Por tais razões, considera o TCU prematuras as conclusões, com fundamento em informações que apenas dão seguimento ao processo de verificação das obras e podem não refletir a definitiva apreciação dos fatos ou a efetiva prática de irregularidades.”

Nota do dia 28 de março de 2007 - Tribunal esclarece fiscalizações na INFRAERO:

“Nos termos da nota anteriormente divulgada pelo Tribunal de Contas da União (TCU), em vista da importância dos temas ligados à fiscalização da INFRAERO, o TCU reitera e esclarece o seguinte:

1. Nenhum dos processos mencionados recentemente pela imprensa foi julgado definitivamente pelo Plenário do tribunal. Todos esses processos encontram-se sob exame e recebem do TCU atenção proporcional à importância que no momento ostentam.

2. Os gestores da INFRAERO não foram condenados nesses processos por decisão final do plenário do TCU. Há investigações e procedimentos instaurados, em normal andamento, que obedecem e exigem, em respeito à Constituição Federal, o exercício da ampla defesa dos envolvidos, do contraditório e do devido processo legal.



3. Já foram designados novos servidores para atuar nesses processos de auditoria relacionados à INFRAERO, com o objetivo de, com a máxima rapidez e imparcialidade, permitir-lhes o julgamento no menor prazo possível.”

Diante disso, considerando o caráter até então preliminar das apurações levadas a efeito pelo TCU, e em respeito aos princípios da ampla defesa, do contraditório esculpido na Constituição da República, julgamos prudente aguardar as apurações pelo Tribunal de Contas da União, para que o Congresso Nacional possa tomar as providências adequadas, se necessário.

Em que pese esta CPI não ter entre os seus objetivos a análise dos processos em questão, cumpre-nos o dever de assinalar os processos apontados pelo TCU, consignando neste relatório referências a tais processos. Assim, listamos, a seguir, os processos considerados de maior relevância e sobre os quais a Câmara deve concentrar a sua atenção, no sentido de acompanhar, atentamente, os resultados dos trabalhos do Tribunal de Contas da União, podendo vir a solicitar, inclusive, uma apuração profunda e um julgamento no prazo mais célere possível.”

Aí vem aqui um mapa. Não sei se o Relator quer...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não precisa ler, não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não precisa?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Pula para o ponto seguinte, página 105.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mais pelo TCU. Acho que teve um pedido disso. Não me recordo aqui agora.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Continuo a leitura, Sr. Presidente?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quer que eu continue?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - 6.5.4 A QUESTÃO DO SOBREPREGO.

Um dos problemas detectados, presente com frequência nos relatórios das auditorias realizadas pelo TCU sobre os processos de contratação de obras por parte da INFRAERO, refere-se ao questionamento da composição dos preços utilizados nos projetos básicos, que servirão de referência para o certame licitatório, conhecido como sobrepreço.



Dados apresentados pela INFRAERO mostram que, em 9 obras realizadas pela empresa nos últimos anos (Corumbá, Fortaleza, Macapá, Congonhas, Guarulhos — Terminal 3, Santos Dumont, Goiânia, Vitória e Brasília — Satélite Sul), todas as unidades técnicas do TCU consignaram, em seus Relatórios Preliminares de Auditoria, a ocorrência de indício de **irregularidade grave com paralisação — IGP** — por considerarem presentes a prática de sobrepreço nos orçamentos e contratos celebrados por aquela estatal.

Segundo a INFRAERO, a classificação uniforme dos achados de auditoria advém do fato dos analistas do TCU fundarem suas constatações na Lei de Diretrizes Orçamentárias — LDO — que determinam a utilização do Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil — SINAPI (constituído pela Caixa Econômica Federal - CAIXA) e do Sistema de Custo de Obras Rodoviárias — SICRO (constituído pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, DNIT) como parâmetros referenciais de custos para as obras executadas com recursos do Orçamento Geral da União.

A INFRAERO ressalta, entretanto, que, como signatária das convenções internacionais de aviação civil, está sujeita a regras rígidas para a construção dos seus aeroportos, cujas características não se assemelham, normalmente, às características das obras executadas pelo DNIT e pela CAIXA, pois, de acordo com a empresa, as exigências de carga (peso), níveis de segurança, automação e confiabilidade, por exemplo, tornam inadequada a aplicação daquelas composições unitárias e especificações dos serviços. Além disso, pontes de embarque, sistema de esteiras de bagagens, sistema informativo de vôo e automação predial, não são abrangidos pelos referenciais de preço da LDO.

Até 2005, esses parâmetros não eram adotados pela INFRAERO, ou justificados quanto à sua inadequação, em razão de a estatal não estar submetida aos ditames da Lei de Diretrizes Orçamentárias, uma vez que os seus investimentos não constavam, até então, do Orçamento Geral da União.

Ao falar, em depoimento a esta CPI, a respeito do sobrepreço nas obras da INFRAERO, o senhor Eduardo Bogalho Pettengill, ex-Presidente da INFRAERO entre os anos de 1998 e 2000, em resumo, assim manifestou-se, utilizando como exemplo a construção do Aeroporto de Salvador:”



Sr. Relator, se V.Exa. quiser continuar...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA -

“Então, o de Salvador, ficou reduzido a isso. Ou seja, num contrato de 170 milhões foi achado um sobrepreço de 6 milhões. Isso dá quanto? Menos de 3%, num sistema que, hoje, o pessoal está querendo criar um sistema SINAPI aeroportuário, porque viu que os preços usados da Caixa Econômica não eram compatíveis com a complexidade da obra de um aeroporto.

(...)

Basicamente está-se tratando de sobrepreço, sobrepreço baseado numa tabela SINAPI, algumas vezes, SICRO outras, e a INFRAERO tinha uma referência de preço.”

Já o senhor Fernando Perrone, outro ex-Presidente da INFRAERO entre os anos 2000 e 2002, que também esteve presente a esta CPI, se posicionou, sobre o assunto, nos seguintes termos que reproduzimos de forma sintética:

“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. A INFRAERO deve 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 Deputado Federal Carlos Wilson, ex-Presidente da INFRAERO entre os anos 2003 e 2006, relatou, em depoimento à CPI, a sua atitude com o objetivo de construir um sistema de preços de referência para os aeroportos, cujo resumo apresentamos a seguir:



“Em 2005, eu procurei a Caixa Econômica, e nós elaboramos um convênio para que se fizesse uma planilha de preço. Porque calcular uma rodovia que é construída pelo DNIT com uma pista de um aeroporto, como o Aeroporto de Congonhas, como o Aeroporto de Guarulhos e os outros aeroportos é fazer uma comparação de um metro quadrado de um terminal de passageiros com o metro quadrado de uma casa popular, que é financiada pela Caixa Econômica. Então, nós temos de ter essa planilha de referência para que não parem mais essas dúvidas.”

Em seu Depoimento, o Brigadeiro-do-Ar da Reserva, senhor José Carlos Pereira, ex-Presidente da INFRAERO de 2006 a 2007, também comenta a questão do sobrepreço, citando, inclusive, o temor da empresa em lançar novos editais, uma vez que os mesmos, muito provavelmente, virão a receber apontamentos por parte do TCU. Reproduzimos resumidamente a seguir os seus comentários:

“Temos hoje sete obras grandes, e uma quantidade imensa de menores. Nossa Engenharia trabalha com a tabela da Caixa Econômica Federal, que se aplica a obras rodoviárias. Mas existe uma discussão intensa entre o TCU e a INFRAERO sobre isso. Dizem os nossos engenheiros que uma pista de pouso não é uma rodovia. Mas o TCU diverge disso...”

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sr. Relator, aqui acho que há um equívoco: *“Temos hoje sete obras grandes, e uma quantidade imensa de menores. Nossa Engenharia trabalha com a tabela da Caixa Econômica Federal, que se aplica a obras” ...* Que *“não se aplica a obras rodoviárias”*.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Aqui é transcrição...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Ele está exatamente contestando o fato de essa tabela ser aplicada também às obras aeroportuárias.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não. Porque a tabela da Caixa Econômica é para obras civis. Já a tabela SICRO, que é do DNIT, é para obras rodoviárias.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Então, ele está contestando exatamente o fato de as tabelas se aplicarem às obras...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Vamos só dar uma conferida para ver se está de fato aqui.

“... entre o TCU e a INFRAERO sobre isso. Dizem os nossos engenheiros que uma pista de pouso não é uma rodovia. Mas o TCU diverge disso, e o impasse está criado, impedindo três ou quatro licitações grandes, a exemplo do Aeroporto de Florianópolis, que para nós é uma necessidade premente. Em Brasília, o segundo satélite é urgente. Guarulhos, também. Não lançamos editais, pois no dia seguinte estariam impugnados. Qual a solução? A criação de um SINAPI Aeroportuário pela Caixa Econômica, que tem mais expertise. Superando essas várias dificuldades, teremos o SINAPI Aeroportuário dentro de pouco tempo. E o problema será entregue ao TCU.”

Também em seu depoimento nesta CPI, a Sra. Eleuza Terezinha, ex-diretora de engenharia da INFRAERO, manifestou-se sobre o assunto da forma que resumimos a seguir:

“Essa divergência começou a acontecer acentuadamente a partir do final de 2005. Até então a INFRAERO fazia as suas obras, tinha as suas auditorias do TCU, mas não eram auditorias constantes, porque nós não fazíamos parte da Lei de Diretrizes de Orçamento da União, porque nós trabalhamos com recursos próprios. Então, o TCU fazia auditorias por amostragem, como fez em Salvador, que teve o Governo do Estado. A partir de 2005, onde entrou um aporte federal, o TCU, realmente,



resolveu definir com o Governo Federal de a INFRAERO entrar na Lei de Diretrizes Orçamentárias. A partir daí, como o volume de obras cresceu, o TCU começou a fazer auditorias em nossas obras e começou a apontar um sobrepreço em todas elas. Não tinha nenhuma que estava dentro do preço normal. Aí nós estranhamos, porque nós trabalhamos com um padrão aeroportuário há 30 anos. A gente sempre seguiu a PINI, cotação de mercado. As nossas obras, se comparadas com as obras anteriores, não têm evoluções de custos significativos, a não ser em equipamentos, em função de dólar e essa coisa. Nós sentamos com o TCU e começamos a discutir o porquê desse sobrepreço. Aí foi que nós verificamos que a equipe técnica do TCU estava comparando as nossas obras com o SICRO e com o SINAPI. E a própria legislação, os próprios Ministros do TCU, quando analisavam também isso, viam que ela não é completa para esse tipo de instalação, que é bem mais complexa. Têm textos, inclusive, de Ministros mostrando que o SICRO e o SINAPI são uma referência para obras rodoviárias e para prédios mais populares.”

Apesar das justificativas apresentadas pela INFRAERO, o Tribunal de Contas continua estudando a questão, e ainda não se posicionou definitivamente sobre o tema.

Diante dessa situação, é fundamental que a INFRAERO acelere as tratativas com o TCU, no sentido de adotar, de comum acordo, um sistema referencial de preços específico para a infra-estrutura aeroportuária, no moldes do sistema SINAPI da Caixa Econômica Federal, para que se possa pôr fim a essa longa discussão sobre a questão do sobrepreço nas obras realizadas nos aeroportos, o que ocasiona, muitas vezes, a paralisação indesejada das mesmas.

6.5.5 SOBRE O SISTEMA NACIONAL DE PESQUISA DE CUSTOS E ÍNDICES DA CONSTRUÇÃO CIVIL - SINAPI



Em seu Depoimento, o Brigadeiro-do-Ar da Reserva, senhor José Carlos Pereira, ex-Presidente da INFRAERO, justifica a necessidade de criação de uma tabela de referência para preços de obras aeroportuárias, conforme abaixo resumido:

“A nossa engenharia, os nossos calculistas, eles trabalham com o preço do SINAPI/SIPRO, da Caixa Econômica. O SIPRO cuida de fixar preço, estabelecer um padrão de preço para obras rodoviárias, e o SINAPI para obras de construção civil, de maneira geral. E há uma discussão imensa entre o Tribunal e a INFRAERO com relação a uma dúvida existente. Bom, qual é a solução para isso? A solução é a criação de um SINAPI aeroportuário. Que haja um consenso, um consenso de preços, de valores que correspondam realmente ao valor, à construção de um aeroporto. Esse trabalho está caminhando junto com a Caixa Econômica. Tivemos muitas dificuldades técnicas, mas acredito que num prazo muito curto nós teremos o SINAPI aeroportuário.”

A Sra. Eleuza Terezinha, ex-Diretora de Engenharia da INFRAERO, também defendeu nesta CPI a criação de um sistema de preços, voltados especificamente para o setor aeroportuário. Vejamos o resumo da sua fala:

“Então, nós, juntos com o TCU, começamos a fazer um trabalho de criar um SINAPI aeroportuário, porque a gente viu que o próprio TCU não tinha uma planilha nacional para comparar as nossas obras. Então, de final de 2005 para cá, nós fizemos, inclusive, um convênio com a Caixa Econômica, para nós criarmos um SINAPI aeroportuário para a gente ter uma planilha nacional para os nossos tipos de obra. Então, isso está há 1 ano e meio. Agora é que realmente, eu acho, a gente conseguiu sensibilizar o TCU, em função do PAC. O TCU viu que também não é só aeroporto que eles não têm uma



planilha aeroportuária. Qualquer grande obra, seja de saneamento, seja de hidrovias, seja o que for, o SICRO e o SINAPI estão muito aquém de ser uma planilha nacional. Então, o TCU, realmente, junto com os técnicos da SECOB estão analisando o trabalho que nós fizemos junto à Caixa Econômica para ver se realmente esse trabalho pode ser o nosso SINAPI aeroportuário e vir a ser uma referência daqui para frente. E se isso acontecer, realmente, todas essas auditorias desses aeroportos que nós estamos ainda em relatórios preliminares, nenhuma foi conclusiva, nós já verificamos que todas vão estar enquadradas dentro desse SINAPI aeroportuário e não vai haver o sobrepreço.”

O Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil — SINAPI foi instituído em 1969, no extinto Banco Nacional de Habitação — BNH, a fim de propiciar a consulta pelos gestores públicos e pelos profissionais do setor de construção civil de um conjunto de informações sistematizadas, de abrangência nacional, e atualizadas mensalmente sobre custos e índices da construção civil.

Em 1994, o Conselho Curador do Fundo de Garantia de Tempo de Serviço — FGTS — determinou à Caixa Econômica Federal a criação de um sistema de acompanhamento de custos para fundar as análises dos projetos financiados com recursos daquele fundo. Mais recentemente, a partir da edição da Lei 10.524, de 25 de Julho de 2002 (LDO 2003), o SINAPI passou a ser o indicador oficial para aferição da razoabilidade dos custos das obras públicas, em especial das executadas por meio de recursos do Orçamento Geral da União (OGU).

As séries mensais de custos e índices SINAPI assinalam o custo do metro quadrado de construção, considerando os materiais, os equipamentos e a mão-de-obra com os encargos sociais. Não são incluídas as despesas com projetos em geral, licenças, seguros, administração, financiamentos, equipamentos mecânicos (elevadores, compactadores, exaustores, ar-condicionado e outros). Tampouco são incluídos nos cálculos, os Benefícios e Despesas Indiretas (BDI).



O SINAPI registra custos de projetos residenciais, comerciais, equipamentos comunitários, saneamento básico, emprego e renda. Relacionam-se os serviços relativos à execução de obras. Conhecendo-se os materiais, e suas respectivas quantidades, bem como a mão-de-obra e o tempo necessário para realização de cada serviço (composições técnicas), é possível, dados os preços e os salários, que sejam calculados os custos específicos. Somando-se os custos de todos os serviços, determina-se o custo total de construção relativo a cada projeto. No caso de projetos residenciais e comerciais, um mesmo serviço pode ser executado segundo diferentes especificações, que se classificam em padrões de acabamento: alto, normal, baixo e mínimo.

Os projetos, relação de serviços, especificações e composições técnicas constituem a base técnica de engenharia do Sistema. A partir da ponderação dos custos de projetos residenciais no padrão normal de acabamento, são calculados os custos médios para cada Unidade da Federação (UF). Ponderando-se os custos das UF's são determinados os custos regionais e a partir destes, o custo nacional. Estes custos dão origem aos índices por UF, por Região e para todo o Brasil.

Desde a sua instituição, as séries de custos e índices sofreram algumas discontinuidades, ora em razão das atualizações das referências técnicas do sistema, ora por força de planos econômicos. A série mais atual tem início em janeiro de 1999 (adota por base o mês de dezembro de 1998 e, a ela, aplica-se o índice 100) e incorpora as mais recentes modificações realizadas pela CAIXA na base técnica de engenharia do SINAPI, destacando-se um novo conjunto de projetos, a atualização da relação dos serviços e respectivas medições, especificações e composições técnicas.

A manutenção da base de dados técnicos de engenharia e da base cadastral de coleta e métodos de produção é de competência da CAIXA. A rede de dados obtém, com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), pesquisas mensais de preços de materiais de construção, equipamentos e salários das categorias profissionais em estabelecimentos comerciais, industriais e sindicatos da construção civil em todas as capitais da Federação. O SINAPI apresenta um largo campo de aplicações, tais como a execução e análise de orçamentos, estimativas de



custos, a programação de investimentos, reajustamentos de contratos, planejamentos dos investimentos no setor pela CAIXA.

Trata-se, portanto, de ótima ferramenta para mensurar preços na construção civil quanto à evolução do custo, custos regionais e comparativos de indicadores, principalmente nos custos e projetos. Por isso, é muito importante que a INFRAERO, em conjunto com a Caixa Econômica Federal e o Tribunal de Contas da União, elaborem modelo informatizado para mensurar preços e projetos e índices únicos nos custos de construção, reforma e ampliação de aeroportos.

6.6 O SISTEMA DE INFORMAÇÕES AOS PASSAGEIROS

Em seu depoimento nesta CPI, o Brigadeiro-do-Ar da Reserva, José Carlos Pereira, ex-Presidente da INFRAERO entre os anos 2006 e 2007, resumiu o problema de informação aos passageiros, o que mostra, em nosso entender, a falta de conexão entre as companhias aéreas, a ANAC e a INFRAERO:

“O passageiro quer ser informado. Ele informado ele fica calmo. O que cria o nervoso é ‘o que está acontecendo e eu não estou sabendo’. Agora, como funciona isso? Os nossos painéis são iguais aos do mundo inteiro. Como funcionam aqueles painéis? É um sistema informatizado em que a INFRAERO coloca ali as HOTRANs, ou seja, aquilo que a ANAC diz que aquela empresa aérea vai fazer e ela é obrigada a fazer e naquele horário. Isso é estipulado por normas. Então, todo dia, a cada momento, aquela informação entra. Cabe a empresa informar a INFRAERO que o avião dela deu um problema, que o avião dela atrasou em algum lugar, que algum passageiro está atrasado, que ela vai fechar uma conexão, vai atrasar 15 minutos. Quando a empresa não informa, essas coisas começam a ficar complicadas.”

De acordo com o Brigadeiro Pereira, é preciso o aprimoramento da legislação e dos instrumentos regulatórios para que as empresas aéreas sejam obrigadas a fornecer informações precisas sobre os seus vôos. Relatamos abaixo de forma sintética seu posicionamento:



“Há necessidade de a empresa ser penalizada, mas duramente penalizada, na medida em que ela não transmitir informação correta ao seu passageiro, seja através de um painel da INFRAERO, que ela fornece, seja através de um painel que ela mesma crie, mas ela precisa informar. No auge da crise, a ANAC convocou uma reunião e chamou a INFRAERO, a Aeronáutica e todas as empresas aéreas do Brasil, mesmo as empresas pequenas foram chamadas, houve uma reunião na ANAC para se discutir só isso: como manter os passageiros informados das coisas. A ANAC pediu insistentemente colaboração, todo mundo se propôs a colaborar, mas o ator principal era o controle do tráfego aéreo, e esse nem mesmo informava coisa alguma nenhuma. E acredito que é uma questão, agora, de regulamentação forte, lei muito forte, que obrigue as empresas aéreas a, se não botar no painel, pelo menos, imediatamente, chamar seus passageiros e informar, porque é inadmissível que o senhor tenha seu voo cancelado e o senhor saiba disso através do painel do aeroporto!”

O senhor Fernando Perrone, outro ex-Presidente da INFRAERO (entre os anos 2000 e 2002), também se posicionou, sobre o assunto, conforme relatado a seguir sinteticamente:

“Como usuário do aeroporto me incomoda muito, além dos atrasos frequentes dos vôos, eu não saber o que vai acontecer, não ter previsibilidade com relação ao que vai acontecer. 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. 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 Deputado Federal Carlos Wilson, também ex-presidente da INFRAERO (entre os anos 2003 e 2006), relatou a sua experiência na questão da informações aos passageiros, relatado a seguir de forma também resumida:

“Isso não é atribuição da INFRAERO. O que informam os painéis é fornecido pelas companhias aéreas. A responsabilidade da informação é das companhias aéreas. Os equipamentos que são instalados nos aeroportos é que são comprados pela INFRAERO. As companhias aéreas querem assumir, querem privatizar também o sistema de informática dos aeroportos. Não tem nenhuma dificuldade. Eu mostro um exemplo concreto de quando companhia aérea assume espaços nos sítios aeroportuários. Nós tivemos a má sorte de 3 empresas terem desaparecido: Transbrasil, VASP e VARIG. Elas ocupavam áreas de hangares, de check-ins nos aeroportos. Deixaram de pagar, desapareceram como empresas, mas estão ainda na Justiça segurando essas áreas. Se amanhã acontecesse de os controles dos painéis de informação da INFRAERO serem administrados por uma dessas 3 companhias, como elas estariam operando hoje? Quem tem que operar é a INFRAERO. Não é verdade que as companhias aéreas informem à INFRAERO, e a INFRAERO não faça a revisão nos painéis.”

Percebe-se, portanto, que o sistema de informações aos passageiros nos aeroportos brasileiros é atualmente bastante complexo em sua estruturação institucional. As autoridades aeroportuárias e aeronáuticas e as companhias aéreas



não possuem um entendimento harmônico sobre a atribuição de cada um no processo de disponibilização das informações aos passageiros.

Conclui-se, assim, pela necessidade de definir, claramente, o papel de cada um dos entes nesse processo, para que se possa exigir a prestação das informações com confiabilidade e tempestividade, bem como responsabilizar aquele que deixar de cumprir com a sua obrigação para o funcionamento adequado do sistema. Faz-se necessária, ainda, a definição de penalidades a serem aplicadas pela agência reguladora no caso de falta ou atraso na disponibilização das informações aos passageiros, ou seja, de uma regulamentação específica para este serviço.

6.7 AS INVESTIGAÇÕES SOBRE OUTROS FATORES CONTRIBUINTES PARA A OCORRÊNCIA DE FALHAS NOS SERVIÇOS E NA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

O perfeito funcionamento do setor de transporte aéreo depende da integração de uma série de fatores como os recursos humanos e materiais empregados no sistema de controle do tráfego; a infra-estrutura aeroportuária; a organização e fiscalização da malha aérea e da prestação continuada dos serviços por parte das companhias aéreas.

Basta que um desses elos da corrente não funcione, ou que funcione precariamente, para que todos os outros sejam afetados, comprometendo a eficiência do sistema como um todo. Na crise que o setor aéreo passou a viver, desde o final do ano de 2006, vários desses componentes passaram a falhar sistematicamente, colocando sob suspeita a confiabilidade do sistema aéreo brasileiro que, até então, sempre era tido como modelo exemplar, em nível mundial.

Sendo assim, após o acidente com o voo 1907 da GOL, em 29 de setembro de 2006, quando parte da responsabilidade pela tragédia foi atribuída aos controladores de voo que atuavam, naquela data, no controle de tráfego das aeronaves envolvidas, acabou gerando um grande tensionamento entre os demais profissionais militares que atuam no Sistema de Controle de Tráfego Aéreo Brasileiro (Sisceab) e o Comando da Aeronáutica. Como consequência, mesmo que sem admitir publicamente, os controladores de voo diminuíram o ritmo de trabalho, isto é, passaram a aumentar o espaçamento de tempo entre as autorizações para



pousos e decolagens nos principais aeroportos do País, passando a controlar um menor número de aeronaves simultaneamente, sob a alegação de que estavam atendendo o recomendado pelas organizações internacionais de aviação civil.

Paralelamente, passaram a ser registradas, na mesma época, diversas panes em equipamentos do Sisceab, acompanhadas de uma série de denúncias públicas que questionavam a eficácia do sistema e, por conseqüência, lançavam dúvidas quanto à real segurança de voar nos céus brasileiros. O Comando da Aeronáutica, durante aqueles dias, sempre reafirmou a eficiência dos equipamentos que controlam o tráfego aéreo no País, negando que, em algum momento, tenha sido colocada em risco a segurança dos passageiros e das aeronaves que trafegavam no espaço aéreo brasileiro.

Esses acontecimentos impactaram diretamente na eficiência do funcionamento do sistema, uma vez que numa malha aérea altamente integrada e com pouquíssima maleabilidade, qualquer pequeno atraso acaba por gerar um efeito em cadeia. O resultado foi uma completa desestruturação do planejamento dos horários dos vôos, gerando um imenso número de vôos com atrasos, cancelamentos, e, por conseqüência, o que se viu foram os aeroportos lotados de passageiros à espera de seus vôos, sem nem mesmo saber qual o tempo da espera, o que não raro, não era pouco.

Veja o que disse sobre o tema, o Brigadeiro-do-Ar da Reserva, José Carlos Pereira:

“A crise central no aeroporto é atraso de vôo e excesso de pessoas no aeroporto. Esse é o cerne da crise. A grande questão é excesso de pessoas nos aeroportos, motivado por atraso de aviões.

(...)

Tem havido muitas conversas, muitas reuniões. Agora a solução passa necessariamente pelo repensamento da malha aérea brasileira. Uma malha integrada é muito boa, mas, num país pequeno! Numa Bélgica, numa Suíça, isso seria maravilhoso, mas, num



país do tamanho do Brasil, uma malha muito integrada é terrível!”

Tudo isso foi agravado pela falta de informação aos passageiros sobre a real situação dos vôos. No auge da crise, as companhias aéreas e as autoridades do setor não se entendiam e não conseguiam transmitir aos usuários informações precisas sobre o tempo estimado de atraso ou, ainda, se o vôo iria ser cancelado. Isso demonstra que não existia, por parte das companhias aéreas e das autoridades do setor, qualquer plano de contingência para situações de crise como a que presenciamos.

Após uma forte intervenção do Comando da Aeronáutica na reorganização do funcionamento e na distribuição dos recursos humanos nos centros de controle de vôo distribuídos pelo País (Cindactas), aparentemente a crise com os controladores de tráfego aéreo deixava de ser um dos fatores que gerava a chamada “crise do setor aéreo”.

É preciso reconhecer, entretanto, que os transtornos poderiam ter sido ainda piores se os terminais de passageiros administrados pela INFRAERO não tivessem sido ampliados ou reformados nos últimos anos.

E, quando a situação parecia a voltar à normalidade, ocorreu o acidente com o Airbus A320 da TAM, no aeroporto de Congonhas, em São Paulo, no dia 17 de julho de 2007. A partir daquela data, passou-se, então, a serem questionadas a segurança e a eficiência dos aeródromos brasileiros.

Inicialmente, a pista recém-reformada do aeroporto de Congonhas, entregue para operações após as obras de recapeamento no dia 29 de junho de 2007, foi apontada como o principal fator responsável pelo trágico acidente. Uma provável aquaplanagem da aeronave, em função da falta de *groovings* (ranhuras na superfície asfáltica para auxiliar o escoamento da água da chuva) na pista, foi apontada, em princípio, como um fator determinante para o ocorrido. Entretanto, com o aprofundamento das investigações, vários outros fatores também passaram a ser considerados contribuintes para o acidente, relativizando a influência do estado da pista para a ocorrência da tragédia. Embora as investigações ainda não tenham sido concluídas, cresce a impressão de que a situação do piso da pista de Congonhas, no momento da aterrissagem, não teve contribuição determinante para



o acidente, sem, contudo, deixar de ter sido, sim, um dos fatores contribuintes para aquela tragédia, inclusive pelo fato da pista principal de ter apenas 1.940 metros e não contar com áreas de escape nas cabeceiras.

A própria ANAC aponta, na página 15 do documento “Capacidade *versus* Demanda e Estimativas de Investimentos Necessários no Curto Prazo - versão preliminar”, os problemas de segurança operacional do aeroporto de Congonhas:

“Quando observadas as questões de segurança operacional dos aeroportos da Área Terminal São Paulo - TMA-SP, pode-se considerar que o Aeroporto de Congonhas é o que apresenta maiores problemas quanto à sua adequação. Isto ocorre devido à existência de diversas não-conformidades com as normas de segurança operacional, nacionais e internacionais. Por outro lado, as adequações de boa parte destas não-conformidades são de difícil solução, uma vez que a utilização intensa de sua área patrimonial e a densa ocupação urbana de seu entorno dificultam sobremaneira a aplicação das recomendações das normas nacionais e internacionais quanto à adequação da infra-estrutura implantada.”

A pergunta que se faz é como um aeroporto com deficiências tão visíveis e de difícil solução nas questões de segurança operacional pôde ser transformado no maior *hub* (centro de distribuição de vôos) da aviação brasileira.“

Pois não, Deputado Vic Pires Franco.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quer que eu continue a leitura?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pode continuar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - “A primeira constatação que se faz é que, na falta de um Plano Aeroviário Nacional, a malha aérea foi se configurando de acordo com os interesses comerciais das empresas aéreas e da comodidade dos passageiros que demandam, por exemplo, o Aeroporto de Congonhas, em detrimento de Guarulhos, devido sua localização estratégica.



Em São Paulo, o Aeroporto de Cumbica foi construído com o propósito de vir a se tornar o principal daquela Terminal. Entretanto, o que se viu nos anos seguintes à sua inauguração, foi o crescente aumento do fluxo de veículos nas vias de acesso àquele aeroporto, diante da falta de atitude do poder público para implantar um sistema de transporte rápido e eficiente, ligando o Centro da cidade a Guarulhos, o que gerou uma imensa dificuldade de acesso àquele aeródromo. Em resposta, constata-se a volta, a demanda, dos passageiros para o Aeroporto de Congonhas.

Veja o que disse sobre o assunto, em seu depoimento nesta CPI, a Sr. Eleuza Terezinha, ex-diretora de engenharia da INFRAERO (resumo):

“No final da década de 70, planejou-se Guarulhos, para ser o principal aeroporto de São Paulo. Guarulhos foi inaugurado em 1985, funcionou como principal aeroporto de São Paulo até 1995. Só que, a partir de 1995, como faltou planejamento integrado com o Estado e com o município, não houve a implantação de um transporte de massa para o aeroporto de Guarulhos. A pessoa, para ir para o aeroporto de Guarulhos, tem que passar pela marginal Tietê, pega engarrafamento; em dia de chuva, não chega. Aí o mercado começou a forçar e voltar a operar em Congonhas. Chegamos em 2002 com um movimento insustentável e tivemos que voltar a ampliar Congonhas.”

Na busca incessante pela redução dos custos e aumento dos lucros, aliado à boa receptividade dos passageiros que relutavam em usar o Aeroporto de Guarulhos, em virtude da dificuldade de acesso, as empresas aéreas foram aos poucos, na última década, concentrando as suas atividades no Aeroporto de Congonhas, até transformá-lo no maior centro de distribuição de vôos do País.

Em depoimento a esta CPI, o senhor Eduardo Bogalho Pettengill, ex-presidente da INFRAERO entre os anos 1998 e 2000, expôs o seu pensamento sobre assunto, que resumimos a seguir:

“Na verdade, são 2 problemas esses hubs. Eles aconteceram quase que naturalmente, sem planejamento.



O próprio mercado, as empresas foram pedindo, foram pedindo e terminou acontecendo.”

Outro fator que contribuiu de maneira definitiva para a deficiência da segurança operacional do Aeroporto de Congonhas foi, sem dúvida, a ocupação irregular do seu entorno. Congonhas foi inaugurado em 1936 em uma área afastada do Centro da cidade, num terreno plano e sem vizinhos. Apesar da existência de plano de zona de proteção, aos poucos as áreas destinadas à proteção do aeródromo foram ocupadas sem que o poder público conseguisse intervir minimamente na ordenação urbanística da região. Com isso, o Aeroporto está, hoje, cercado por edifícios residenciais e comerciais, que dificultam a adoção de ações para melhoria da sua segurança operacional, que supostamente poderia ter impedido ou minorado as conseqüências do acidente com o voo JJ3054 da TAM.

Conclui-se, portanto, que a utilização intensiva de Congonhas decorreu da falta de um planejamento estratégico do transporte aéreo civil, a partir do início dos anos 90, da falta de investimentos do poder público em sistema de transporte eficiente entre o centro da cidade e o Aeroporto de Guarulhos e da omissão das autoridades do setor aéreo que permitiram movimentos em quantidade crítica para um aeroporto localizado dentro da malha urbana e com diversas peculiaridades no que se refere às questões de segurança operacional.

Em seu Depoimento nesta CPI, o Ministro da Defesa, Senhor Nelson Jobim, apontou algumas medidas que estão sendo tomadas no sentido de melhorar a segurança operacional dos aeroportos inseridos na malha urbana das cidades, principalmente Congonhas, cujo teor apresentamos sinteticamente a seguir:

“A questão do Aeroporto de Congonhas nos leva também a uma decisão que estamos tomando, que é o levantamento completo dos aeroportos brasileiros, hoje, ainda não engolfados pelas cidades, de forma tal a criar regramentos urbanos que impeçam o engolfamento desses aeroportos. Ocorre o seguinte, é uma questão de mercado inclusive: quando o Aeroporto de Congonhas foi construído não tinha nada. E os terrenos em Congonhas eram absolutamente desvalorizados por causa da



presença do aeroporto. O que aconteceu? As pessoas não tinham nada, e os terrenos em Congonhas eram absolutamente desvalorizados por causa da presença do aeroporto.

O que aconteceu? As pessoas foram se deslocando para aquela região. O aeroporto não foi feito depois. O problema agora é a convivência do aeroporto com essa população que adentrou sem regramento urbano em relação a isso. Nós estamos fazendo um levantamento para negociar, com uma legislação municipal, para efeito de estabelecer um cordão de retroaeroporto que viabilize a manutenção do distanciamento com a área urbana.

Existem, hoje, diversas tecnologias em uso nos aeroportos de todo o mundo, algumas que poderiam ser aplicadas ao Aeroporto de Congonhas para melhorar a sua segurança operacional. Sobre esse assunto, o Ministro da Defesa, Sr. Nelson Jobim, apresentou nesta CPI algumas alternativas em estudo para implantação no Aeroporto de Congonhas, que resumimos a seguir.

As alternativas minimizadoras dos riscos, no caso de Congonhas, como não temos área de escape, é exatamente estabelecer na parte final da pista concreto poroso e também rede de proteção. Até que, no lado Jabaquara, há possibilidade, levantada pelo Prefeito Kassab, de ter uma área de escape através de uma desapropriação de um trecho. Nós estamos exatamente levantando essa possibilidade. Mas a decisão em relação a esse cimento poroso já está tomada, além da rede de retenção.

Essa rede de retenção, nós fomos à Congonhas, havia uma exposição de aviação civil de táxi aéreo, e



tinha exatamente o personagem que tem esse tipo de rede, que são redes de aço, que seguram aquele modelo nos porta-aviões, o que também ajudaria a solução da minimização de risco.

E, quanto às demais, é exatamente criar a condição para que os aeroportos ainda não engolfados pelas cidades não sejam por elas engolfados, através de regras claras de regulamentação urbana, de urbanismo, para efeito de ocupação dessas áreas próximas aos aeroportos. E nesse caso nós teríamos condições de reduzir os riscos.

Apresentou também, naquela ocasião, algumas soluções para melhoria de segurança em outros aeroportos brasileiros, que resumimos a seguir.

Já no Aeroporto de Guarulhos nós não temos esse problema. No Aeroporto de Guarulhos, o que nós temos é a necessidade de se substituir o ILS-1 do Aeroporto de Guarulhos por um ILS-3. E aí usaríamos o ILS-2, aliás, o ILS-1 de Guarulhos, e o utilizaríamos em outro aeroporto. E viabilizaria a utilização disso. Guarulhos, ao que tudo indica, não tem condições de receber o ILS-3, por problema de reflexão. Congonhas, nem se fala. Congonhas não tem porque você tem a área urbana em cima, então você não tem reflexão de raios para efeito de estabelecer os chamados ILS-3, que são aqueles que descem o vôo.

Porto Alegre também não tem. Nós teríamos um ILS-2 em Porto Alegre. O ILS-3 não tem condições de estabelecer exatamente por isso. Agora, o nível de segurança é que nós vamos visar exatamente por isso.

Outro problema detectado nos principais aeroportos do País foi a grande quantidade de áreas úteis



destinadas a lojas de atendimento e balcões de check-in que se encontram fechados e indisponibilizados judicialmente para uso, ou com operações drasticamente reduzidas, com bandeira das companhias VARIG e VASP. Vários desses espaços poderiam estar sendo utilizados para dar mais conforto aos usuários dos aeroportos pela ampliação das áreas de atendimento e espera. Essa ocupação não atinge apenas os terminais de passageiros. Existem no País diversos hangares e terminais de cargas sendo ocupados por empresas que encerraram suas atividades.

A redistribuição dos espaços subutilizados seria um atalho na corrida para agilizar o atendimento das companhias que hoje se encontram em operação e melhorar o conforto dos passageiros, enquanto não começam as obras de ampliação de alguns aeroportos, principalmente no terminal de São Paulo. Mas, uma quantidade grande de processos e um emaranhado de recursos jurídicos dificultam a retomada das áreas. “As empresas têm o direito de ressuscitar, mas não de deixar meses ou anos a fio uma instalação parada, em detrimento do interesse público”, disse à imprensa o ex-Presidente da INFRAERO Brigadeiro-do-Ar da Reserva José Carlos Pereira.

Para ele, o caso da VASP é outro grave problema, porque a empresa, embora esteja parada desde janeiro de 2005, também obteve o amparo da Lei de Falências. Algumas das melhores áreas em Congonhas, e em outros grandes aeroportos, continuam sob posse da companhia, embora várias já tenham sido retomadas pela INFRAERO.



O Brigadeiro sugeriu ainda a mudança nos contratos de aluguel das áreas internas dos aeroportos: As empresas deveriam pagar pelo uso dos guichês apenas nos horários em que têm necessidade, como ocorre em outros países”. E diz mais: “No Aeroporto Charles de Gaulle, em Paris, é comum ver uma funcionária retirar a placa de uma companhia e dar lugar a representante de outra empresa, que reveza o uso da estrutura. Para colocar a idéia em prática, a INFRAERO terá de aguardar o vencimento dos atuais contratos e convencer as companhias a adquirir equipamentos móveis para a realização dos check-ins.

O Sr. Fernando Perrone, Presidente da INFRAERO entre os anos 2000 e 2002, também se posicionou sobre o assunto na CPI, como resumido a seguir: “Nós temos exemplos vários na INFRAERO de que, quando os balcões são dedicados a uma empresa, por exemplo, e essa empresa 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.

Nesse sentido, mostra-se necessária a adoção de medidas imediatas pela Advocacia-Geral da União, INFRAERO e ANAC, no sentido de buscar acelerar a retomada de áreas ocupadas por empresas que não mais atuam no setor, como a VASP, ou que não necessitem de toda a área atualmente ocupada, como é o caso da VARIG.



Enfim, diante dos dados levantados e das análises que realizamos sobre a legislação, a gestão do sistema aeroportuário, as tarifas aplicadas ao setor, as condições de infra-estrutura dos aeroportos, o planejamento e execução das obras aeroportuárias, o sistema de informações aos passageiros e outros fatores contribuintes para a instalação da crise aérea, foi possível chegar a diversas conclusões sobre a situação da infra-estrutura aeroportuária brasileira e apresentar sugestões e recomendações para o enfrentamento imediato dos problemas que atingem o setor.

Tais conclusões e sugestões serão apresentadas em conjunto com aquelas pertinentes aos demais capítulos, quando da apresentação da última parte dos relatórios parciais..."

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Finais, dos relatórios finais.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Dos relatórios finais.

A seguir, os indiciados na primeira parte do relatório.

Encerrada a leitura, Sr. Relator.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Com isso se encerra a leitura dessa primeira parte do relatório, que trata sobre os temas relacionados à infra-estrutura aeroportuária.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Como eu havia falado pela manhã, vou franquear a palavra não para discussão, porque, regimentalmente, só após a leitura final do relatório é que se vai poder abrir para a discussão. Mas, se algum dos Srs. Parlamentares quiser fazer alguma sugestão, dar alguma opinião sobre o que foi apresentado aqui, dispomos ainda de alguns segundos para contemplar...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Segundos? (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Minutos, para sermos rápidos.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, hoje eu tirei a diferença. Eu abro mão da minha palavra.

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

Com a palavra o Deputado Gustavo Fruet.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Relator, vejo que haverá algumas questões estruturais, de fundo. Mas, pontualmente, como sugestão, se o Presidente permitir... eu sei que a gente fica no limite entre a sugestão de apontar a contradição e a discussão do relatório. Há pontos positivos e, evidentemente, pontos negativos. É muito mais cômodo, para quem não participa da elaboração, apontar as omissões e essas contradições. Eu entendo isso, mas entendo também ser a oportunidade.

Então, de forma muito objetiva, começando aqui pelo final, eu aponto, nas págs. 120 e 122, já com relação à pista de Congonhas. V.Exa. afirma: *“Embora as investigações ainda não tenham sido concluídas, cresce a impressão de que a situação do piso da pista de Congonhas, no momento da aterrissagem, não teve contribuição determinante para o acidente, sem contudo deixar de ter sido, sim, um dos fatores contribuintes para aquela tragédia, inclusive pelo fato de a pista principal ter apenas 1.940 metros e não contar com áreas de escape nas cabeceiras”*.

Na pág. 122, afirma, no segundo parágrafo, no final: *“Com isso, o aeroporto está hoje cercado por edifícios residenciais e comerciais que dificultam a adoção de ações para a melhoria da sua segurança operacional, que supostamente poderia ter impedido ou minorado as conseqüências do acidente com o voo 3054 da TAM”*.

Vamos ter de definir se houve ou não a contribuição da pista. E este vai ser um dos pontos, amanhã, na discussão: se é possível uma afirmação já neste momento, em relação ao acidente.

Da mesma forma, é importante essa sua observação em relação à falta de um plano aeroviário nacional. E a malha aérea foi se configurando de acordo com os interesses comerciais. No início, V.Exa. apresenta mudança nos pousos e decolagens, no aumento de passageiros, principalmente em 2 aeroportos. Ou seja, há uma concentração de *hub*.

Então, a questão que nós temos de destacar é a seguinte: qual o papel da ANAC? Qual o papel da INFRAERO? E aqui há uma omissão: não consta nenhuma



menção às HOTTRANS, em especial quando a INFRAERO aponta lá ou indica: nada a opor. Onde está o papel do agente regulador com relação à concentração e como a ANAC fiscaliza a INFRAERO? Nós cobramos desde o início. Veio o parecer da ANAC só em relação à multa, dizendo que não podem multar a INFRAERO. Afinal de contas, de quem é a responsabilidade?

V.Exa. destaca essa concentração dos *hubs* — isso é um ponto positivo —, mostra a deficiência, mas qual será o papel da CPI? Nós iremos ou não apontar essa falha e essa responsabilização?

Também na página 119 aparece um ponto importante. Talvez seja um erro de redação, mas está escrito lá que só a partir do acidente com a TAM, a partir daquela data — na página 119, no penúltimo parágrafo —, passaram, então, a ser questionadas a segurança e a eficiência nos aeródromos brasileiros. Não. Isso foi muito antes. Tanto que um dos pontos que nós vamos ter de discutir no final... E há esta expectativa: se haverá ou não o pedido...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Página 119?

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Página 119. No penúltimo parágrafo. É com relação àquele estudo...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A partir daquela data...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Não, o questionamento foi muito anterior. E outros pontos que eu entendo que poderão ainda ser objetos de questionamento são: V.Exa. faz um capítulo sobre o Tribunal de Contas da União. Há uma contradição imensa aqui. Foram negadas todas as auditorias. E aqui há uma menção a todas as auditorias do Tribunal de Contas da União. Ou seja, como foi conseguida essa informação? Se só no *site* ou se foi pedido ao TCU. Mas aqui é uma questão de fundo. É um questionamento que nós queríamos fazer, talvez, num voto em separado. Nós não tivemos acesso aos dados da INFRAERO, do Tribunal de Contas da União, em relação à auditoria.

Então, parece-me que há uma preocupação de V.Exa. em dizer que há essa preocupação de ter acesso ao Tribunal de Contas, mas em reforçar, com as 2 notas do TCU, que essas auditorias nada significam em termos de responsabilização, até este momento. Portanto, afirmando que não há elementos de convencimento para esta Comissão. Então, por que fazer o capítulo do Tribunal de Contas ou por que



afirmar ainda, nesse capítulo — anotei a página —, recomendações para a Câmara aprofundar as informações sobre o Tribunal de Contas da União? Aqui me parece, também, que haverá uma divergência de fundo.

Nós vamos aproveitar o depoimento do Dr. Sérgio Gaudenzi, que não foi citado em nenhum momento aqui, que legitima todas as denúncias de obras de engenharia e de mídia. E foi além. Ele disse que pediu à Controladoria-Geral da União uma equipe para ajudar nesse processo. Isso não consta nessa etapa do relatório. Como também não consta — e deveria constar — o porquê da mudança do Ministro da Defesa, do Presidente da INFRAERO, de Diretores da INFRAERO, de 3 renúncias da ANAC e do Comandante da Aeronáutica. Isso diz respeito à infra-estrutura, isso diz respeito à crise nesse setor.

E pontualmente, ao final — talvez possamos tratar disso no relatório —, a questão das multas lançadas pela INFRAERO, com relação às empresas — em que fase está isso. A questão do sobrepreço é importante. Mas há um ponto que não consta: uma coisa é o sobrepreço e a questão dos parâmetros. Positivo. Foi muito importante isso constar no relatório. Mas não consta que não se deixou vir aqui o Procurador do Tribunal de Contas da União. E não há que se fazer confusão entre sobrepreço e superfaturamento. É fato que o metro quadrado de uma pista é mais caro que o metro quadrado de uma estrada. Mas não é fato que a matéria-prima da pista seja muito mais cara que a matéria-prima da estrada. Isso ele destacou. É por isso que nós queríamos ouvir o Procurador, Dr. Lucas Furtado.

Da mesma forma, a questão referente ao plano de contingência. Isso é um ponto positivo. Queremos destacar, pelo menos no voto — e aqui, como ponto crítico —, que nenhuma recomendação do CONAC foi implementada. E aí nós temos de pensar em termos de responsabilização da ANAC e também da INFRAERO.

Então, pontualmente, Sr. Presidente... Desculpe-me, sei que já discuti aqui alguns pontos, mas entendo que o relatório, nesta primeira etapa, é analítico, traz contribuições muito importantes, consolida dados de um diagnóstico do setor. Mas são 2 questões que eu entendo que mereçam constar: alguns itens que não constam aqui — esses que eu destaquei — e a questão das conseqüências, que será objeto de discussão, após a conclusão.



Então, neste momento, são essas as observações.

Obrigado, Sr. Presidente.

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

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sem a intenção de querer responder a todos os seus questionamentos... Primeiro, em relação à pista de Congonhas... Quer dizer, a pista será tratada com a devida profundidade e com o devido cuidado, quando nós analisarmos o acidente envolvendo o avião da TAM. Então, ali, é claro que nós iremos expressar uma opinião sobre a pista. Ela entra aqui nessa parte, até para que nós, na questão da infra-estrutura aeroportuária, nos apercebamos de que a pista faz parte dessa infra-estrutura aeroportuária e que, portanto, ela pode ter influência na segurança dos vôos — nós estamos discorrendo exatamente sobre isso — e que o Aeroporto de Congonhas, em alguma medida, merece uma atenção especial desta CPI e uma atenção especial das autoridades ligadas à infra-estrutura aeroportuária. Mas nós vamos ter condições de trabalhar esse tema com mais profundidade. E é ali que talvez esteja o debate que nós faremos sobre as causas, os fatores determinantes, ou predominantes, ou contribuintes para o acidente envolvendo o avião da TAM.

O tema das HOTTRANS e da sua utilização nós vamos trabalhar quando aprofundarmos a questão da ANAC, onde vamos tratar da IS, das OTRANS. No próprio acidente vai ter também um tratamento específico em relação a essas questões que têm relacionamento com o acidente.

Quanto ao tema do TCU e das análises feitas pelo TCU, eu optei por colocar um capítulo sobre essa matéria, porque de fato houve uma opção desta CPI em não aprofundar as investigações em relação à INFRAERO e às análises que vinham sendo feitas pelo TCU. E essa foi uma...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Foi uma decisão não da CPI, mas da base do Governo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Nós insistimos bastante nesse ponto.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nós insistimos. Fizemos tudo para o Dr. Lucas vir aqui.

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



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, eu estou apenas contribuindo com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Claro. V.Exa. vai falar. Deixe o Relator...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas ela é uma decisão da maioria aqui. Nós não aprofundamos... Eu digo uma decisão da CPI, porque foram votados aqui vários requerimentos que não foram aprovados — ou discussões não foram realizadas. Mas eu optei por fazer uma menção a esses 2 temas, tanto dos processos quanto das tabelas de preços do TCU, da Caixa Econômica Federal e da INFRAERO. Eu acho que esse é um tema relevante, porque, em alguma medida, essa desconformidade acaba influenciando na crise aérea. Quer dizer, toda vez que nós temos um aeroporto paralisado por divergências dessa natureza... E se V.Exas. olharem toda análise que nós realizamos aqui, ela dá conta de que, se o Governo investir todos os recursos que são necessários para investir neste momento, mesmo assim, quando chegar em 2010, nós teremos a reprodução de mais um gargalo no sistema de transporte aéreo brasileiro. Ele está aqui porque, depois, quando nós apresentarmos lá as recomendações, as sugestões, vamos tratar dessas questões que estão sendo levantadas aqui e explicitadas como sendo um problema para o setor aéreo nacional. Então, são um problema as denúncias; são um problema as tabelas; é um problema a paralisação das obras; é um problema a falta de recursos; é um problema o sistema, a estrutura como um todo. Mas nós vamos ter tempo, depois, de tratar dessas questões mais adiante. Mas acho que V.Exas. podem também apresentar sugestões e contribuições em relação a isso.

O tema das mudanças na INFRAERO, na ANAC e nesses... Na verdade, nós não analisamos isso na CPI, mas eu devo apresentar, no final, um texto de conclusão, onde irei fazer uma análise política sobre a CPI, sobre todos os temas, e onde nós vamos apresentar as conclusões finais. Nessa análise política, eu abordarei essas questões todas que envolveram esse período de 5 meses da CPI e da atuação que foi realizada pela CPI nesse período de 5 meses. Então, essa questão das mudanças que houve, das alterações todas, estará nesse texto.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, V.Exa. me permite?



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu dou uma característica por um texto mais forte sobre o final dos trabalhos realizados pela CPI, que vai orientar as conclusões finais desse trabalho.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - V.Exa. me permite, Sr. Relator? Nessa segunda fase, V.Exa. vai apresentar o indiciamento dessas pessoas envolvidas, como os diretores da ANAC? É uma pergunta que eu lhe faço.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Isso vai ficar em suspenso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Isso não é novela, para ficarmos esperando o último capítulo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Essa é a curiosidade que todos têm.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Cenas do próximo capítulo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - V.Exa. não pode falar para nós da CPI?

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Olha, na hora que pediram para eu ler, eu fiquei gastando o meu gargalo aqui durante horas; agora eu quero falar pelo menos isso com o Relator, V.Exa. não permite. Realmente o seu conterrâneo tem toda a razão. V.Exa. tem uma dificuldade comigo terrível.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, como é que V.Exa. deduz que eu não permito?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - V.Exa. já disse "Deputado", é comigo!

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, eu pensei que V.Exa. tinha terminado e ia passar a palavra ao Deputado Efraim Filho, que está inscrito.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas S.Exa. nem respondeu para mim. Fiz uma pergunta importante para S.Exa., nessa segunda fase, porque esta fase está bem *light*, não é? Está bem...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. tem todo o tempo do mundo.

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

Esta fase está uma fase *light*, pelo que V.Exa. explicou. Então, que quero saber se, nessa segunda fase, V.Exa. vai abordar, porque V.Exa. disse que vai fazer



um final político, vai fazer uma fala política no seu relatório final, e eu não sei o que é isso. Eu queria que V.Exa. explicasse para nós como seria essa sua abordagem política de todo esse quadro, se nessa abordagem política final V.Exa. vai pedir o indiciamento, por exemplo, da Dra. Denise Abreu, que saiu da ANAC, do Dr. Milton Zuanazzi, que é o Presidente da ANAC, porque ontem eu senti isto aqui: os seus conterrâneos lá do Rio Grande do Sul querem e precisam de V.Exa., como representante lá do seu Estado, que V.Exa. seja o autor, vamos assim dizer, da saída, o responsável pela saída.

E só há uma maneira de esse homem sair: ele ser indiciado por esta CPI, porque ele já se acha acima do bem e do mal. Ele não vai sair, já disse que não sai. Não tem Jobim! O Jobim chegou com toda aquela força, e ele nem prestou atenção no Jobim. Então, só há V.Exa. A única pessoa que pode derrubar o Presidente da ANAC chama-se Deputado Marco Maia, não há outro! É verdade, todo mundo sabe disso. Então, é só o seu relatório!

Nós da Oposição sabemos que podemos até apresentar, Sr. Presidente, um voto em separado, mas não vai ser aprovado, porque aqui há um trator que passa por cima disso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Traduzindo: V.Exa. quer dizer que o Deputado Marco Maia tem mais força do que o Ministro Jobim, é isso?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Muito mais, nem se compara, nem se compara! O Ministro Jobim fala muito, o Deputado Marco Maia vai fazer um relatório contundente e vai fazer... porque eu acho impossível, num país como este, Presidente — viu, Deputado Gustavo? —, um Presidente da ANAC continuar como Presidente depois de ser indiciado por uma CPI do Congresso Nacional. Então, só há uma forma de esse homem sair: se V.Exa. colocá-lo como indiciado no seu relatório. V.Exa. vai chegar de bem com a sua terra, vai descer no aeroporto e vai ser carregado pelo povo. Coloque isso na sua cabeça.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Corpo de Bombeiros.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Corpo de Bombeiros, de corpo presente e tudo. Se V.Exa. não fizer isso, eu acho muito difícil V.Exa. descer, no aeroporto da sua terra, em paz com a sua consciência, porque V.Exa. viu ontem



todos os familiares das vítimas do voo 3054 implorando para V.Exa. para o homem ser preso. Eu nem digo isso, coitado, mas que ele vá embora.

Então, é necessária essa certeza de que V.Exa., com coragem, com determinação, vai pedir o indiciamento do Sr. Milton Zuanazzi. É isso que eu quero ouvir de V.Exa. Eu não preciso, como Deputado, ficar esperando o último capítulo de novela. Isso é lá para a *Rede Globo*. Eu preciso ouvir de V.Exa. agora, que V.Exa. diga para nós. Hoje os seus companheiros da base, passando aqui — batiam aqui, tenho testemunho da imprensa —, já disseram: “Ele não vai indiciar o Milton Zuanazzi, nem coragem ele tem de fazer isso”. Eu não acredito, não acredito sinceramente. Não estou lhe dando corda, não, que V.Exa. já é muito grandinho para isso, mas eu senti aqui os familiares da sua terra lhe pedindo isso, e o Brasil inteiro lhe pedindo para V.Exa. fazer o indiciamento do Sr. Milton Zuanazzi, que para mim é o grande responsável por toda essa crise que está aí.

Então, faço essa pergunta para V.Exa. Se V.Exa. puder, com essa amizade que V.Exa. tem com este Deputado, com esse respeito que tenho por V.Exa., responda para nós e não nos faça esperar até amanhã, para que façamos um voto em separado, para que não venhamos para cá para ficar gastando o que gastamos hoje aqui. Deixo a palavra com V.Exa., com muita honra.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deputado Vic Pires Franco, V.Exa. pode ter certeza de que, se eu tivesse concluído o relatório e já feito todas as análises em relação ao relatório, eu teria apresentado hoje aqui de forma completa o relatório. Como eu não concluí ainda todo o relatório... Estamos trabalhando ainda em cima de todas as denúncias, todas as ações que realizamos, as diligências. Há uma complexidade enorme, até porque não posso propor nenhum indiciamento apenas pela vontade política deste Relator ou de qualquer outro Deputado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas nem eu estou-lhe pedindo isso, longe... Nem como Oposição eu faria isso. Eu lhe faço só...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu lhe escutei. V.Exa. pode escutar-me agora?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - V.Exa. me permita essa conversa paralela, vamos assim dizer. Mas V.Exa. dizer que não há indícios depois do que houve...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu não falei isso, ninguém falou isso aqui. V.Exa. está colocando palavras na minha boca que eu não disse.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, desculpe-me, estou entendendo mal, porque, por exemplo, só o fato de essa Diretoria da ANAC ter apresentado um documento falso, frio, à Justiça... já estaria toda a Diretoria indiciada.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois é, mas esse fato única e exclusivamente que V.Exa. aqui coloca, ele é negado pela Direção da ANAC, que diz que não aprovou essa IS, que não tomou a decisão sobre ela. Mas eu estou dizendo...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, V.Exa. já está antecipando.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não estou antecipando.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - V.Exa. está defendendo a ANAC. Desculpe-me, Sr. Relator, mas V.Exa. está defendendo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deputado Vic Pires...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, Sr. Relator, calma lá!

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deputado Vic Pires, V.Exa. me permite falar?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu permito tudo, mas V.Exa. já está já dizendo que a ANAC diz que não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas eu não sei por que V.Exa. está com essa preocupação exagerada e exacerbada...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, não é exagerada.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... de ter uma decisão sobre este tema no dia de hoje. Nós ainda estamos fazendo todas as...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - V.Exa. quer saber qual é a minha preocupação? Vou dizer.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Exa. pode ter certeza de que todos os procedimentos que estiverem sob a responsabilidade deste Relator para identificar quem teve responsabilidade, para indiciar quem teve responsabilidade, para tomar decisões sobre isso, este Relator tomará sem nenhuma dificuldade, sem nenhuma pressão, seja da Situação, seja da Oposição.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu não tenho dúvida, espero isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, não vou sofrer pressões nem do Governo, nem daquela que se diz Situação e muito menos da Oposição.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Longe de mim!

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, eu vou tomar as decisões que eu tiver que tomar, baseado naquilo que foi investigado por esta CPI, naquilo que foi levantado pela oitivas, pelas diligências e pelas informações técnicas que chegaram a esta CPI, seja contra, seja a favor de quem quer que seja.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É isso que nós esperamos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não vou aceitar pressões nem do Governo, nem da Situação, nem da Oposição, nesta Casa. Então, eu queria deixar V.Exa., com esta minha fala, muito tranqüilo, porque aquilo que tenho dito desde o início nesta CPI nós vamos praticar: vamos produzir um relatório que seja consistente, que aponte as responsabilidades, que aponte as causas, mas que principalmente proponha mudanças e alterações, para superarmos esta crise vivida pelo setor aéreo brasileiro, que não é mais suportada pelos usuários e pelos cidadãos. Sei que aqui o debate político é importante, é inerente à atividade parlamentar, a esta Casa. Desde o início tenho respeitado isto, mas também quero dizer que não acato pressão nem do Governo, nem da Situação, e não vou acatar também da Oposição. Então, V.Exa. pode ficar tranqüilo em relação a isso, porque este Parlamentar aqui, este Deputado Relator irá tomar todas as decisões em relação ao relatório que estejam adequadas àquilo que foi investigado por esta CPI.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos, então, passar a palavra ao nobre Deputado Efraim Filho.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Primeiro, Relator, que V.Exa. não tome estas palavras — tenho certeza, tanto as palavras dos Deputados Gustavo Fruet e Vic Pires como as minhas — como pressão, mas sugestão para que tentemos chegar a um consenso de um relatório final e não se vá a...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Se V.Exa. me permite, nós adotamos o critério de apresentar este relatório desta forma, de forma antecipada inclusive, com a preocupação de que V.Exas. pudessem contribuir com o relatório, apresentar sugestões, questionar pontos. Isso para mim não é nenhum problema. Acho até



salutar, porque eu poderia muito bem marcar a apresentação deste relatório para quinta-feira, apresentá-lo de uma vez só, dar duas sessões para as vistas, e colocá-lo em votação — o Presidente colocá-lo em votação — na próxima terça-feira. Ao contrário, o procedimento que nós estamos tendo aqui é um procedimento não visto e não assistido talvez em nenhuma CPI desta Casa, porque a maioria das CPIs que aconteceram nesta Casa nos últimos anos nem relatório conseguiram votar, e não foi dada a oportunidade para que os Parlamentares pudessem contribuir, desde a oposição à situação, quem tivesse interesse de contribuir com o relatório. Esta preocupação — quero, enfim, dizer isto aqui — é uma preocupação minha e do Presidente: permitir que V.Exas. pudessem contribuir com o relatório.

Então, não encaro isso, de forma alguma, como pressão, até porque, se alguém pode falar sobre esse relatório, questionar e apresentar sugestões, são V.Exas., que participaram e acompanharam a totalidade dos trabalhos realizados por esta CPI. Isto lhes dá legitimidade para questionar, para apresentar sugestões, para inclusive dialogar de forma franca e aberta com este Relator.

Agora, eu quero pedir a V.Exa. também a paciência e a tranqüilidade para que eu possa concluir os trabalhos de investigação, de produção do relatório no prazo que eu estabeleci, que é a próxima quinta-feira, sem com isso ter que tomar decisões de pronto em relação a todos os temas que estão colocados no relatório. Cada um deles merece uma análise, uma reflexão por parte deste Relator e dos técnicos que estão trabalhando cruzamentos e afirmações que são necessários.

Eu acho inclusive, meu Deputado Efraim Filho, que esta CPI já produziu resultados muito concretos. Se nós tivemos uma mudança do Ministro da Defesa, se nós vimos mudanças na INFRAERO da forma como assistimos, se houve mudanças na ANAC, se irão acontecer mudanças na ANAC ainda no futuro, todas essas mudanças são fruto do trabalho sério, determinado, realizado por esta CPI, pelos Parlamentares desta CPI. Eu acho que isto demonstra e denota a importância do trabalho que foi realizado durante esses últimos 5 meses. E eu tenho certeza de que nenhum de nós vai jogar todo esse trabalho fora e não votar um relatório que seja condizente com aquilo que foi realizado aqui durante esses últimos 5 meses.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Sr. Relator, então aceite como sugestão, inclusive porque o relatório não está terminado, e pode ser passível até de



revisão o que está posto aqui... Eu queria dizer que o relatório — esta primeira parte — está bem transparente, está didático, bem apresentado; avança em alguns pontos sobre os quais eu até não imaginava que avançasse, como o reconhecimento da falta de entrosamento por parte dos órgãos que fazem o Sistema Aéreo Brasileiro — ANAC, INFRAERO, Comando da Aeronáutica —; reconhece, em determinado ponto, a superposição de atribuições da ANAC sobre outros. Agora, no meu ponto de vista, pelo trabalho que nós realizamos, tem sido vergonhosa a forma como foi abordada essa parte destinada à INFRAERO, Relator.

Durante todo o período da CPI, no discurso político, tentou-se blindá-la. Não se trouxe aqui o Sr. Lucas Rocha Furtado, Procurador do Tribunal de Contas da União. E se vem pegar o relatório do Lucas Furtado, da auditoria que o Tribunal de Contas realizou na INFRAERO, e trazer trechos isolados daquele relatório para cá! E, como nós nos aprofundamos bastante, vimos que foi pego por partes, por pedaços que talvez interessassem à construção de uma tese, de um argumento, mas infelizmente, com o conjunto da obra, que está tão bonito, essa parte destinada à INFRAERO e ao Tribunal de Contas da União deixa a desejar. É vergonhoso vermos quase que uma defesa da INFRAERO, justificando sobrepreços, justificando superfaturamentos. Tudo o que se traz para cá é sobre a diferença da tabela SICRO com a tabela SICRO aeroportuária, e não se traz o contraponto. Por quê? Porque faltou o próprio Procurador vir aqui explicar as suas razões. Então, essa já é uma omissão que, eu acho, faltou e que deveria inclusive ser abordada no seu discurso político ou no fator político que V.Exa. disse que iria abordar depois.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Essa coisa de...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Eu pediria para terminar o raciocínio.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Discurso político não; fale “texto final”, que é mais adequado.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Estou tirando as palavras da sua boca.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - “Texto final” fica melhor.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO – Se V.Exa. quiser retroceder, retrocedemos também, tudo bem.

Por exemplo, eu vou citar aqui, Sr. Relator, o que pode ser revisto, algum tipo de divergência que ocorreu. No ponto 97 se diz que, “*como os processos*



encontram-se em fase preliminar (...) até aqui apresentadas não contêm elementos de convencimento (...) adequadamente (...)”, não se vai fazer nenhuma avaliação preliminar. Na página 107 repete também a mesma coisa. Por que na relação do Tribunal de Contas da União não entramos no mérito e nas investigações entramos no mérito, nas investigações do acidente? Porque não esperamos a decisão do CENIPA para poder apurar responsabilidade e até determinar culpados pelos acidentes que ocorreram, os acidentes aéreos. E por que não ter tido a mesma liberdade também com a INFRAERO? Por que não ter tido autonomia e independência para que, apesar de o Tribunal de Contas da União não ter dado a última palavra, nós também avançássemos nessas investigações? Então, o argumento que é trazido aqui — dizer que se vai respeitar a palavra final do Tribunal de Contas da União — e não ter feito o mesmo com o CENIPA, isso gera uma certa divergência de entendimentos.

Vou mais além. Na página 107 — isso deve ser fruto também, eu acredito, até de uma determinação, depois de V.Exa., de indiciamento ou averiguação —, tem-se o ex-Presidente da INFRAERO Sr. Eduardo Bogalho Pettengill dizendo: *“Então, o de Salvador ficou reduzido a isso”,* ou seja, num contrato de 170 milhões foi achado um sobrepreço de apenas 6 milhões — um sobrepreço de 6 milhões, falando que isso é só 3%! Isso tem que ser averiguado, tem que ser aprofundado, porque não se pode permitir que alguém diga que, porque é só 3% de sobrepreço, está dentro de um limite de naturalidade. Está na página 107 esse argumento trazido pelo Sr. Eduardo Bogalho.

Para finalizar a minha intervenção, digo que na parte das informações — quero deixar bem claro, eu acredito que essa lacuna seja suprida pelo trabalho da Subcomissão de Legislação, da qual eu também faço parte —, na página 111, quando trata sobre as informações, ele diz que... Não, aqui ainda está dentro daquela questão. Só para terminar, para concluir, Sr. Presidente: quando ele diz que já verificou que a Terezinha, a Sra. Eleuza Terezinha, ex-Diretora de Engenharia... ela afirma que tem que se fazer essa nova tabela, porque aí todos esses sobrepreços vão estar enquadrados dentro dessa nova tabela e não vai haver mais sobrepreço.



E, para finalizar, há uma parte muito boa do seu relatório — aqui seria um elogio. Na parte que fala da falta de informação, em que a TAM... Não estou achando aqui exatamente o ponto, mas ele fala que realmente fica determinado que as empresas não passavam à INFRAERO as informações e que essas informações não eram repassadas ao consumidor. Então, essa construção foi muito bem feita, principalmente porque envolveu também a ANAC e o Comando da Aeronáutica. Então, essa falta de integração, de interlocução e também de controle — e de chamar para si a responsabilidade — ficou bem claro no seu relatório: nas horas e nos momentos de crise não havia dentro do Sistema Aéreo Brasileiro quem chamasse para si a responsabilidade para tomar as atitudes. V.Exa. mesmo fala, no seu relatório, em determinado momento, que, na falta de um plano aeroviário nacional, ficou comprovado que não havia nenhum movimento, nenhum plano de contingência para os momentos de crise.

Então, essas, como disse também o Deputado Gustavo Fruet, são análises de fundo, que logicamente vamos aprofundar a partir do momento em que seu relatório vá se aprofundando também, especialmente chegando onde o Deputado Vic abordou, nas questões de indiciamento, apuração das responsabilidades, determinando os culpados e se tomando as medidas realmente coercitivas e impositivas. Aí, sim, é que verificaremos até onde vai o trabalho técnico desta CPI, em que nós todos trabalhamos de forma árdua — Presidente, Relator e membros —, para chegar a um ponto comum em que apresentamos realmente situações, condições, saídas e soluções para minimizar a crise aérea brasileira.

Eu fico por aqui e peço que reveja essa parte da pág. 107, onde afirma que um sobrepreço de 6 milhões de reais é algo ínfimo que só representa 3% no relatório.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires, vou pedir a V.Exa. que seja brevíssimo. V.Exa. já falou por demais hoje.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Forçado.

Sr. Relator, com todo respeito que tenho a V.Exa., e V.Exa. sabe que eu tenho, V.Exa. no início, eu estava lembrando aqui, no início da nossa CPI, V.Exa. dividiu os nossos trabalhos em etapas. Nós iríamos, primeiro, tratar do acidente do Vôo 1907; em seguida, nós iríamos tratar da infra-estrutura. Passamos aqui meses ouvindo os



militares — era militar de manhã, de tarde, de noite. Aí passamos para infraestrutura e tivemos aquele...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Blecaute.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, não. Tivemos aquele momento de felicidade, achando que iríamos chegar a algum lugar. De repente — e eu não sei o que foi que houve — V.Exa. voltou de novo a ouvir militar. Veio aqui a D. Terezinha, veio aqui o nosso companheiro Deputado Carlos Wilson e puf.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Foi a CPI que aprovou os requerimentos, aprovou as convocações...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, não. Calma lá, calma lá. A CPI...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nós não somos....

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aprovou. Quando V.Exa. diz “a CPI”, V.Exa. me inclui, inclui o Deputado Efraim e inclui os Deputados da Oposição.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas, Deputado Vic Pires, não fale para este Relator, que convocou a todos...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, vou falar para o Presidente, pronto. V.Exa. não está aqui...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu faço uma relação aqui de todos os depoimentos...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu vou falar para o Presidente. Pronto.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... e V.Exa. vai ver que a maioria dos depoimentos que foram ouvidos na CPI foram os Parlamentares do DEM que...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - V.Exa. cansou, meu caro Relator, de impedir a vinda de várias pessoas aqui...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, eu não impedi nada.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu só digo um: Lucas Furtado, como é que V.Exa. votou?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, não....

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Como é que V.Exa. votou?



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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, eu não estou. Eu não estou.... Deixe eu acabar de falar, pelo menos isso, pelo menos deixe eu acabar de falar, eu tenho o maior respeito pelo Relator, e S.Exa. sabe disso, agora...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, não estou aqui discutindo. Eu só estou dizendo que esse relatório aqui era melhor não ter sido feito, "Infra-Estrutura", porque é um relatório — e me desculpe, Sr. Relator — chapa-branca, muito chapa-branca. V.Exa. faz assim um *en passant*, de tudo. Na verdade, isso aqui é um relatório feito pela ANAC, isso aqui é ANAC. Não que a ANAC tenha feito para V.Exa., longe disso. Mas todos esses dados aqui são dados da ANAC, não tem nada aqui...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Nenhum contraponto.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Foram dados que V.Exa. pediu...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Para a ANAC?

(Intervenções simultâneas ininteligíveis.)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E a CPI vai trabalhar com dados de quem? Com dados da minha cabeça? Com dados da cabeça do Presidente, dos Deputados? Ah! O que é isso, Deputado Vic Pires?

(Intervenções simultâneas ininteligíveis.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu vou chegar. Não fique vermelho. Eu vou chegar onde V.Exa. quer chegar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Se V.Exa. quer fazer disputa política vá fazer com outro...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não quero fazer disputa política. Eu estou acabando de Deixe eu acabar, para V.Exa. ver que não é disputa política. O que eu estou cobrando...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires Franco, peço a V.Exa. que seja mais breve, por favor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas, pelo amor de Deus, Sr. Relator! Nós ficamos aqui 5 horas, Sr. Presidente, ouvindo este relatório. Só a



Oposição ficou aqui. Não ficou um Deputado do Governo, um companheiro seu do seu partido ficou aqui.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - V.Exa. está se magoando à toa. Eu nem acabei de elogiá-lo. Calma!

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Exa. está sendo indelicado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não estou. Muito pelo contrário. Eu não posso criticar o seu relatório? Eu sou obrigado a achar que ele é bonitinho, que ele é maravilhoso, quando ele não é? Quer dizer, V.Exa. me pede sugestões, e se nós apresentarmos sugestões, V.Exa. não vai colocar...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É que, então, V.Exa. tem de fazer um relatório paralelo, porque....

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quem disse que eu não vou fazer?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Exa. não apresentou nenhuma sugestão. V.Exa. destruiu o relatório dizendo que ele é um relatório da ANAC, que ele é relatório chapa-branca...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele não é da ANAC. Eu estou dizendo apenas que os dados que estão aqui...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Faltou o contraponto.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Os dados que estão aqui são dados da ANAC. Faltou ao Relator, com todo o respeito, faltou ao Relator o contraponto. Faltou V.Exa. dizer: "A ANAC tem de fiscalizar, mas não fiscalizou". Eu não vi isso aqui.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas o contraponto nós teremos... Isto aqui. Mas, Deputado Vic Pires...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aí, não dá. V.Exa. quer só elogio. Está difícil.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O problema é que V.Exa. só entende aquilo que lhe interessa. Ah! Legal! Só entende o que lhe interessa. Eu já lhe disse que nós teremos conclusões finais. Inclusive V.Exa. leu aqui no final, que as conclusões não estão aqui, que isso aqui são...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, mas o que está aqui, Sr. Relator...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... o relato da infra-estrutura, que constrói aquilo que será dito nas conclusões finais. É que V.Exa. só escuta aquilo que lhe interessa que seja escutado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não! V.Exa. sabe que quantas vezes eu lhe atendi nas suas ponderações.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires, para eu não cortar a palavra de V.Exa., conclua, por favor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu prefiro até que V.Exa. corte — ouviu, Sr. Presidente? —, porque do jeito que as coisas estão...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se V.Exa. não concluir, eu vou cortar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pode cortar.

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

Srs. Parlamentares, Sr. Relator, nós vamos seguir o processo normal. Hoje foi aberto, por uma condescendência da Presidência, essa fase sugestões.

Por quê? Qual é a nossa idéia? O Relator tem o propósito de aproveitar todas as sugestões que possam vir dos Parlamentares. Eu acho que este não é o momento ainda da disputa política, da posição partidária. Eu acho que essa posição é a hora de os Parlamentares poderem contribuir com as suas sugestões, com as suas observações. O relatório ainda está sendo construído, para que o Relator possa, ouvindo as observações que são feitas, poder concluir o seu relatório de maneira que possa contemplar todas as observações que sejam feitas, aquelas que julgar pertinente. Porque o Relator, naturalmente, é o senhor do relatório. Ele é que vai fazer isso de acordo com as informações que tem, de acordo com o conhecimento...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Claro! E se o Relator está fazendo isso de maneira parcial, é exatamente para que as sugestões possam vir, porque, naturalmente, aquelas pessoas que não estavam aqui vão, em casa, se debruçar sobre essa parte inicial do relatório e vão trazer amanhã as sugestões para



o Relator. Aquelas pessoas que querem contribuir, que querem colaborar com o relatório. Por quê? É propósito do Relator, é propósito desta Presidência fazer tudo de uma maneira transparente, da maneira mais democrática possível e da maneira mais participativa possível, para que a gente possa ter êxito na nossa CPI e apresentar um relatório que possa, diferentemente de outras CPIs que houve por aí, ser votado. E, de preferência — seria o ideal para todos nós —, que fosse votado consensualmente. Acho um pouco quase que impossível, mas se pode pensar até em se votar unanimemente, porque não vejo, em nenhum momento, em nenhum momento, vi uma posição do Relator aqui nesta CPI que dissesse assim: “o Relator está a serviço desse grupo político, está a serviço do Governo”.

Eu, por exemplo, posso dizer aqui, tranqüilamente: assumi esta CPI aqui, a Presidência, vamos encerrar na próxima semana, e nunca uma pessoa do Governo me procurou para dizer que deve ser assim ou assado. Tudo o que estou fazendo aqui é de acordo com meu convencimento, de acordo com a minha consciência, de acordo com aqueles princípios que nós traçamos desde o início aqui para conduzir a CPI, com isenção, com imparcialidade, com serenidade, com tranqüilidade, procurando buscar aquilo que fosse a verdade, os fatos, para que nós pudéssemos fazer um relatório que pudesse servir de base, de instrumento, de documento para nós superarmos os problemas dessa crise do tráfego aéreo que estamos vivendo no Brasil.

Aliás, como disse muito bem o Relator, muitas das soluções e dos problemas que nós levantamos aqui as soluções já estão sendo encontradas. O assunto de Congonhas. Quem foi que levantou essa questão? Fomos nós, da CPI. Já deixou de ser. As providências estão sendo tomadas. A questão dos controladores. Quer dizer, muitas decisões já estão sendo tomadas pelo Governo em função do nosso trabalho, e acreditamos que muitas serão no final do nosso relatório.

Feito isso...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Permite-me?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com imenso prazer, Deputado Efraim Filho, contanto que seja breve, porque nós precisamos encerrar.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Breve. Um minuto. Só para ficar bem claro e deixar bem claro qual foi a nossa posição.



O que pretendemos aqui, Presidente e Relator — e quando se fala em sugestões são positivas e negativas — é dizer do prejuízo que esta CPI teve na blindagem que ocorreu na investigação dos contratos, das licitações, das fraudes e suspeitas de desvio de verba pública na INFRAERO. Porque, quando chegou a hora de V.Exa. fazer o relatório, só tinha à sua disposição o depoimento da Terezinha, do Brigadeiro Presidente da INFRAERO, do ex-Presidente da INFRAERO, todos defendendo a normalidade das obras. E nós sabemos que não é essa a realidade. O que nós estamos dizendo é que faltou... Não estou dizendo que é culpa sua, não, Relator. Estou dizendo que na CPI não tinham outros pontos. Então, nós estamos deixando bem claro...

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

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Não sou o Deputado Vic Pires, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Vic Pires está na minha cabeça. *(Risos.)*

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Presidente, vou terminar em 1 minuto.

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

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Só deixar bem claro aqui que o nosso intuito era demonstrar o prejuízo que esta CPI teve, por exemplo, quando não se permitiu a vinda do Procurador Lucas Rocha Furtado, Procurador do Tribunal de Contas da União. E no próprio relatório, V.Exa. usa trechos da auditoria feita por ele. Então, por que ele não veio aqui? E não veio aqui com o voto contra também de V.Exa. — e V.Exa. sabe disso.

Então, quer dizer, por que ele não veio aqui? Ele poderia ter explicado dados pormenorizados que lhe dessem a oportunidade de ter o contraponto e fazer uma análise crítica.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas nós buscamos, inclusive, os depoimentos que ele deu no Senado. Há informações que vieram do Senado e outros depoimentos que vieram à CPI que foram utilizados.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Aqui não foram utilizados. Só foram utilizados, e o senhor leu, a do Brigadeiro, a da Terezinha, a do ex-Brigadeiro...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Vários outros documentos. Assim como o Senado, por exemplo, vai utilizar depoimentos que foram tratados e trabalhados aqui.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Eu sei. Mas, aqui, na parte referente à INFRAERO e ao Tribunal de Contas da União, não foi autorizado.

Então, o prejuízo que ocorreu...Que fique bem claro que isso é a título de sugestão, jamais de qualquer destruição de relatório — não é disso que se trata, mas, inclusive, ele pode ser repensado. E se esses arquivos existem, que V.Exa. possa, inclusive, procurar, pesquisar, se aprofundar para trazer ao relatório também o contraponto.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deputado Efraim, não cabe a mim aqui fazê-lo, mas eu quero fazer este comentário: os 2 processos já julgados pelo Tribunal de Contas e que não apontaram nenhuma irregularidade que pudesse e que tivesse sido investigada por esta CPI, são de 2000 a 2002. Os 2 processos que nós levantamos aqui e fizemos os questionamentos. E eu não vi nenhum Parlamentar aqui dizer: “Olha, nós temos que investigar esses processos, vamos lá...”, porque esses são os 2 julgados. Já tinham posicionamento, inclusive, do Tribunal de Contas da União.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - O da auditoria é de 2006, ouviu, Relator? Esse que V.Exa. junta aqui é de 2006, 2006.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - É para ficar bem claro.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas eu estou falando que esteve aqui na CPI...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Ninguém está com amnésia aqui, não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...o Aeroporto de Salvador e o Aeroporto de Porto Alegre. Os 2 foram inaugurados em 2002. E o Tribunal de Contas já julgou aqueles processos.

Então, este Relator não está fazendo política com o relatório. Ele está tratando aqui sobre aquilo que foi investigado pela CPI.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Não lhe acusei disso em nenhum momento.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Como, por exemplo, este Relator não irá tratar sobre o Aeroporto de Ribeirão Preto. Foram aqui trazidos...foram aprovados requerimentos para serem convocados aqui, e as pessoas não puderam vir aqui. Nós não pudemos tratar sobre aquele assunto do Aeroporto de Ribeirão Preto, que é grave também.

Então, eu quero chamar atenção sobre essas questões, para que nós não transformemos o final desta CPI apenas numa disputa política, porque eu acho que seria muito ruim, não para nós, Parlamentares, Deputados, mas para a sociedade brasileira, que não enxergaria nesta CPI a possibilidade de construir alternativas e soluções para a crise do setor aéreo.

Quero lembrar essas questões aqui, para que não nos percamos agora, no final, na última semana, e, no intuito de fazer só o debate político, não nos demos conta dessas questões.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - É por isso que eu não vou me omitir, Relator, e deixar bem clara a nossa posição, porque, na última semana, está aqui, é o que nós estamos querendo pôr — não é culpa exclusiva sua, nem do Presidente — mas nós tivemos prejuízo com a blindagem que foi feita à INFRAERO na investigação das suspeitas de desvio de recursos públicos. Só isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Bom, nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos, antes convocando os Srs. Deputados para a próxima reunião ordinária, a realizar-se amanhã, dia 19 de setembro, quarta-feira, às 11h, no Plenário 9 do Anexo II, com a seguinte pauta: às 11h, apresentação da análise dos dados de operação da caixa-preta da Aeronave Airbus A-320, da empresa TAM Linhas Aéreas S.A., pelo Sr. Antônio Junqueira, Coronel da Reserva da Aeronáutica; e, às 12h, apresentação da segunda parte do relatório final da Comissão.

Está encerrada a presente reunião.