



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

TRANSCRIÇÃO *IPSIS VERBIS*

CPI - CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 0961/07	DATA: 28/6/2007
INÍCIO: 9h26min	TÉRMINO: 18h04min	DURAÇÃO: 8h35min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 6h52min	PÁGINAS: 162	QUARTOS: 83

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

VINÍCIUS LANZONI GOMES - Servidor do Instituto de Controle do Espaço Aéreo — ICEA.  
CARLOS WILSON - Deputado Federal e ex-Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO.

SUMÁRIO: Tomada de depoimentos.

OBSERVAÇÕES

Houve exibição de imagens.  
Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.  
A reunião foi suspensa e reaberta.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Declaro aberta a 23ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito para Investigar as Causas, Conseqüências e Responsáveis pela Crise do Sistema de Tráfego Aéreo Brasileiro, Desencadeada Após o Acidente Aéreo Ocorrido no dia 29 de Setembro de 2006, Envolvendo um Boeing 737-800, da Gol (vôo 1907), e um Jato Legacy, da América ExcelAire, com mais de uma centena de vítimas.

Ata.

Encontram-se sobre as bancadas cópias das atas da 22ª reunião. Pergunto aos Srs. Parlamentares se há necessidade da leitura da referida ata.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Solicito a dispensa da leitura, Sr. Presidente.

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

Em discussão a ata. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discuti-la, em votação.

Os Srs. Deputados que aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

APROVADA.

Expediente.

Informo que o Sr. Deputado Paes Landim apresentou justificativa de falta para as reuniões ocorridas entre os dias 21 e 26 de junho.

Informo também que o Deputado Leonardo Quintão apresentou justificativa de falta para as reuniões ocorridas nos dias 26 e 27 de junho.

Ordem do Dia.

Esta reunião ordinária foi convocada para tomada de depoimento dos Srs. Vinícius Lanzoni Gomes, servidor do Instituto de Controle do Espaço Aéreo — ICEA — às 9h, e do Deputado Federal Carlos Wilson Rocha de Queiroz Campos, ex-Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO, às 13h.

Convido o Sr. Vinícius Lanzoni Gomes a tomar assento à Mesa.

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

Compromisso oral:



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

Vamos, então, passar a palavra ao nobre depoente, para fazer sua explanação, pelo prazo de 20 minutos, fazendo a observação, no entanto, que esse prazo, Sr. Lanzoni, tem sido muito flexível. A Presidência e a Mesa têm sido muito tolerante com esse prazo. Essa tem sido uma sistemática adotada nesta CPI. Se V.Sa. sentir a necessidade de ultrapassar os 20 minutos, não se sinta constrangido.

Concedo a palavra ao nobre Deputado Gustavo Fruet.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Obrigado, Presidente.

Antes de iniciar, é que ontem o Brigadeiro Ramon fez uma exposição no Senado, e há informação de que foi entregue um documento que gerou algumas dúvidas sobre o planejamento do sistema. E a informação que tenho é que esse documento está nesta CPI.

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

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Eu queria pedir, se for possível, para ter acesso a esses documento.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Está à disposição de V.Exas.

Deputado Marco Maia.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - É só para esclarecer que o referido documento foi entregue, de fato, à CPI, de forma espontânea, pelo Comando da Aeronáutica, porque não era documento que havia sido solicitado, não existia nenhum requerimento aprovado por esta Comissão. E o Comando da Aeronáutica, de forma voluntária, entregou esse documento ao Senado, entregou aqui à CPI, de forma reservada.

Portanto, esse documento existe. Nem eu tinha, até ontem, conhecimento de sua existência, mas ele existe, está aqui na CPI e foi entregue de forma reservada. Nós vamos precisar, depois, Sr. Presidente, na minha avaliação, de olhar o documento e, fruto das declarações que foram realizadas, produzidas ontem a partir deste documento, eu gostaria de dizer que não descarto a possibilidade de nós reconvocarmos aqui o Brigadeiro Ramon, até para que ele possa abordar esse documento, se se comprovar efetivamente aquelas questões que foram levantadas a



partir do dia de ontem em relação ao sistema, aos equipamentos, enfim, a esse relatório apresentado no documento que está na posse desta CPI e na CPI do Senado.

Eu queria só passar esse informe, mas também passar a posição deste Relator no sentido de que talvez tenhamos de reconvocar aqui o Brigadeiro Ramon, do DECEA, para que a gente possa confrontar aquilo que tem sido dito em relação ao documento com o próprio documento e com os próprios posicionamentos da Aeronáutica.

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

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

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Eu queria, inclusive, Sr. Presidente, dizer o seguinte: eu não entendi ainda, e queria um esclarecimento do Relator. Esse dossiê da Aeronáutica, que foi entregue ontem em sessão secreta, segundo o jornal *Estado de S. Paulo*, de hoje, ele já existia e estava na mão da CPI?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Era isso que eu estava... Desde o dia 13 de junho esse documento estava em posse da CPI. É documento reservado. Portanto, estava com a CPI, com a característica de documento reservado. Mas, se os senhores olharem aquela listagem que recebem dos documentos, aparece o recebimento do documento e aparece que de forma reservada. Então, esse documento estava aqui, de posse da CPI, desde o dia 13. Nem eu..

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Mas ele foi ofertado à CPI sem que houvesse um requerimento?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Sem que houvesse um requerimento.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Essa é a questão. Ele foi ofertado pelo próprio Comando da Aeronáutica? Foi pelo próprio Comando da Aeronáutica que veio o documento? Esse documento, esse dossiê que chegou à CPI, não foi requisitado por nenhum Deputado. O próprio Comando da Aeronáutica nos mandou?

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

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - É que a história desse documento, segundo informações que nós temos, Deputado Ivan Valente, numa audiência pública realizada no Senado para discutir a crise do setor aéreo, no início deste ano,



o Brigadeiro Ramon, numa declaração que fez lá, junto com o Comandante Saito, falou sobre as análises que o DECEA fazia sobre o sistema, as necessidades que havia para o futuro, falou sobre o projeto de modernização do sistema e disse que havia um documento que tratava sobre essas questões.

Esse documento não foi requisitado nem pelo Senado e nem por esta CPI, mas o Comandante Saito, ao chegar ao Comando, resolveu mandar o documento, de forma espontânea, para a CPI do Senado e para a CPI da Câmara, e o fez isso no dia 13 de junho. Então, ele chegou aqui de forma espontânea, sem que houvesse nenhum tipo de requerimento acerca desse documento.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Só para concluir Sr. Presidente.

É que, lendo, aqui, as questões que estão colocadas — eu só quero ler 3 linhas —, diz o seguinte: “... ao Sistema de Controle e Tráfego Aéreo falta pessoal; alguns equipamentos são obsoletos e estão próximos do limite da vida útil e há áreas sem cobertura de radar e risco de acidentes acima do aceitável; e acidentes em pleno voo”.

Olha, isso aqui, eu acho que todos os Comandantes... Inclusive na hora do esclarecimento do acidente da Gol, o major que explicou aqui, o superior dele, o Brigadeiro Ramon, todos eles teriam que vir novamente depor aqui. Eu vou requerer que isso seja feito.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Ivan Valente, parece-me que esse documento é de 2005. Então, de lá para cá muitas coisas já acontecerem daquilo que estava sendo solicitado pelo Comando da Aeronáutica.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Mas eles podem esclarecer isso, não é?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Ah, sem dúvida.

Vamos, então, passar a palavra ao nosso depoente, o Sr. Vinícius Lanzoni Gomes.

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Bom-dia, senhoras e senhores. Sr. Presidente, eu preparei uma apresentação. Sobre o tempo que o senhor disse que concede, com certeza eu precisarei de muito mais de 20 minutos, mas eu estou preparado para falar os 20, os 30, 1 hora ou 2 horas. Vai depender do interesse dos senhores. O que eu tenho para apresentar é altamente interessante — me



desculpem a audácia de dizer isso. O meu depoimento, hoje, pretende ser contundente e convincente. Eu não vim aqui para dizer meias palavras. Eu estou jogando tudo neste depoimento. Muitas pessoas confiam em mim neste momento. E não só...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Sinta-se à vontade para fazer a explanação que V.Sa. julgar que seja esclarecedora.

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Perfeitamente. Então, eu preparei uma apresentação em *PowerPoint*. Eu tenho mais de 50 *slides* para mostrar. Posso mostrá-los tanto numa seqüência, durante esse tempo que o senhor me concede inicialmente, como ao longo das perguntas dos Parlamentares, para ilustrar as minhas respostas. O.k.? Então, eu peço licença ao senhor para que eu possa manipular o *DataShow*. Muito obrigado. (*Pausa.*) Antes de mais nada, um esclarecimento. A Aeronáutica fez questão que eu informasse aqui que eu não estou falando em nome da Aeronáutica, muito menos do ICEA. Mas eu sou um servidor, hoje, descartável do ICEA. Eu sou um funcionário público temporário, pela Lei nº 8.745, e eu já recebi um aviso da Aeronáutica de que, se eu insistisse na minha causa, eu não teria meu contrato renovado ao final deste ano. Ou seja, eu fui ameaçado de demissão ao final do ano. Após 29 anos de serviço ininterruptos na Força Aérea Brasileira e aos 47 anos de idade, eu tenho como perspectiva de vida o desemprego, sem direito a nada, sequer a Fundo de Garantia. Isso é uma outra história e eu conto depois, se houver interesse dos senhores. Então, para todos os efeitos, estou aqui falando em meu nome, em nome do analista de sistemas Vinícius Lanzoni Gomes, o único analista de sistemas do Brasil com curso de Gerenciamento de Fluxo de Tráfego Aéreo, nos Estados Unidos, junto à FAA, órgão máximo de regulação da aviação civil americana. E é nessa condição que eu me coloco aqui, senhores. Outra coisa, eu cometi uma transgressão, hoje, de livre e espontânea vontade, porque eu decidi fazer isso para não me sentir constrangido. Eu fui intimado pela Aeronáutica a comparecer às 7h30min na Assessoria Parlamentar e eu decidi não comparecer, primeiro porque eu não tenho dinheiro para pegar um táxi — o salário que eu ganho não me permite gastar num táxi para chegar no horário antes aqui —, e Câmara não poderia me buscar antes do horário previsto. Então, eu esperei a condução da Câmara e estou aqui, transportado pela Câmara, porque



assim eu não tive de gastar do meu bolso para vir até a Câmara dos Deputados depor. O.k.? Muito obrigado. Senhores, eu estou aqui não é por acaso. Eu jamais imaginei chegar aqui, numa CPI. Deus quis assim. Eu acredito nele. Eu sou espírita kardecista, e eu passei por momentos de muita reflexão, de muito conflito interior, para eu chegar neste ponto que eu cheguei, de vir aqui para contar tudo que eu sei. E eu fiz um juramento que eu vou honrar: eu jurei contar a verdade, e eu vou estar falando a verdade. E aqueles que disserem que eu estou mentindo, eu solicito aos senhores, encarecidamente, uma acareação. Acareação com quer que seja, especialmente com o Brigadeiro Ramon. Eu me baseei neste capítulo do *Evangelho segundo o Espiritismo* para eu tomar a decisão de estar aqui presente: "É permitido repreender os outros?" Então, no item 21 há uma pergunta no *Evangelho segundo o Espiritismo*: "Há casos em que seja útil descobrir o mal alheio?" A resposta: "Essa questão é muito delicada e precisamos recorrer à caridade bem compreendida. Se as imperfeições de uma pessoa só prejudicam a ela mesma, não há jamais utilidade em divulgá-las. Mas se elas podem prejudicar a outros, é necessário preferir o interesse do maior número ao de um só." Cento e cinqüenta e quatro vidas já se foram. "Conforme as circunstâncias, desmascarar a hipocrisia e a mentira pode ser um dever, pois é melhor que um homem caia do que muitos serem enganados e se tornarem vítimas." Provavelmente, eu vou cair, mas eu vou cair sozinho, eu não vou prejudicar ninguém. Para eu tomar essa decisão, eu estou absolutamente convicto: se eu prejudicar, prejudico a mim e a meus filhos, somente. "Em semelhante caso, é necessário balancear as vantagens e os inconvenientes." E eu fiz isso, senhoras e senhores. Há mais de 1 ano eu estou nessa batalha para chegar nesse ponto. Eu concluí que é melhor que eu caia, no caso, ou que eu pague do que a população brasileira que usa transporte aéreo pague por isso. Meus objetivos nesta CPI. Eu vou fazer uma breve apresentação pessoal. Quem sou eu? Expor os motivos que culminaram por me trazer à esta CPI. Fazer uma breve explanação sobre o assunto ATFM — Air Traffic Flow Management, ou Gerenciamento de Fluxo de Tráfego Aéreo, área em que eu sou especialista e sou o único analista de sistemas do Brasil com curso nos Estados Unidos, bem como sobre o CGNA, órgão encarregado da execução das atividades de ATFM no Brasil, visando proporcionar aos senhores uma visão geral sobre o tema, a fim de vinculá-lo ao ATC, ao Controle de Tráfego



Aéreo, tão falado no momento — neste momento, cada um dos 190 milhões de brasileiros se julga entendido em controle de tráfego aéreo. Todo mundo está falando em controle de tráfego aéreo —, visando situá-lo no contexto da atual crise do tráfego aéreo, com a finalidade de tentar esclarecer, de forma definitiva, muitos pontos confusos e obscuros até o momento. Eu me concedo, desculpem-me a audácia em tentar ser o elo de ligação entre a versão oficial e a versão dos controladores de tráfego aéreo. Fazer um comparativo entre o desenvolvimento do *software* ATFM nacional pelo então IPV — Instituto de Proteção ao Vôo, hoje ICEA — Instituto de Controle do Espaço Aéreo, e o *software* Syncromax, da ATECH. Apresentar denúncias sobre irregularidades no sistema DECEA/CISCEA — DECEA é o Departamento de Controle do Espaço Aéreo, presidido pelo Major-Brigadeiro Ramon, seu Diretor-Geral. O CISCEA é órgão contratante, Comissão de Implantação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo. É o órgão responsável pelos contratos, pelo dinheiro —, em sua relação com a Fundação ATECH, vinculando-as à atual crise do sistema de tráfego aéreo, algo que nunca foi feito até o momento. Meu roteiro para isso é longo, exaustivo, mas, como eu disse, vai depender dos senhores. Quem sou eu? Meu currículo na Força Aérea Brasileira. Um esclarecimento que se faz necessário. Por que resolvi falar? Metáfora da situação. Eu tenho um desenho que eu pedi para um amigo fazer que ilustra muito bem. Eu sou péssimo desenhista, mas eu tenho a idéia e eu vou ilustrar esta situação que nós estamos vivendo hoje de forma gráfica ou através de desenho. O início da ATFM no Brasil. Visão geral do sistema CNS/ATM, que é o futuro, ou melhor, é um futuro que já começa a estar presente no mundo. Eu falo melhor sobre isso depois. Cronologia inicial da ATFM, se for o caso. Implantação do *slot time* em Congonhas. Núcleo ATFM, dentro do IPV, do então IPV. Visão geral sobre ATFM. Composição do ATFM. Fluxograma ATFM. CGNA. O que é o CGNA? Concepção operacional. Visão geral. Cenário desejado. Características do espaço aéreo brasileiro. As rotas nacionais. As rotas internacionais. Estações ATFM remotas. A situação atual no mundo em relação a Sistemas de Gerenciamento de Fluxo de Tráfego Aéreo, que nós deveríamos ter. Sistemas ATFM. Vou falar do SAS, que é o sistema que nós estávamos desenvolvendo e recebemos ordem de parar dentro do IPV. Vou dar uma visão do que o SAS proporciona em relação a aeródromos e em relação aos setores





do espaço aéreo. O projeto ATFM dentro do IPV. Como foi projetado e se desenvolveu esse projeto ATFM, até que a própria Aeronáutica tirasse dos seus próprios funcionários para passar para a fundação ATECH. Os investimentos previstos num trabalho altamente profissional e competente, feito por um tenente-coronel engenheiro da própria Força e que foi descartado, jogado no lixo. Investimento no projeto ATFM do IPV. Quanto nós gastaríamos para desenvolver um sistema *full* de gerenciamento de fluxo da ATFM no Brasil, para evitar o caos a que nós chegamos neste momento. Comparativo de despesas entre o nosso trabalho e o que foi feito pelo Syncromax, apelidado pelos sargentos... Aqui eu não vou comprometer ninguém, eu não vou dar nomes, mas o apelido do Syncromax é "sincronada". Denúncias. A "versão salarial" do Major-Brigadeiro Ramon, em resposta à Deputada Luciana Genro — se acharem interessante —, onde ele contou uma grande mentira ou faltou com a verdade, se os senhores quiserem que eu cometa um eufemismo aqui. Adicionais. Informações adicionais, se for necessário ou se... E a minha conclusão. Quem sou eu? Então, começando. Como eu já falei, o único analista de sistemas do Brasil com curso de ATFM nos Estados Unidos, na FAA. Integrante da equipe de desenvolvimento do primeiro protótipo de *software* de gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo do Brasil, tendo trabalhado nessa área de 1998 até dezembro de 2006 — eu e o major especialista em controle de tráfego aéreo somos os 2 mais antigos e os 2 únicos que trabalharam tanto tempo nesse projeto ATFM no Brasil —, quando o CGNA, Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea, foi transferido de São José dos Campos, São Paulo, para o Rio de Janeiro, junto ao DECEA. Sou autor de um documento técnico, protocolado no ICEA. Eu tive a ousadia de fazer um documento, composto por 8 páginas, que está aqui comigo, e como eu não agüentava mais falar aos ventos, ser considerado um Dom Quixote, um sonhador idealista, e o CGNA ia acabar, e eu era o único analista de sistemas remanescente da equipe, eu decidi botar por escrito a minha revolta contra tudo o que eu via ocorrer e tive a ousadia de protocolar, forçar o sistema a receber, porque senão eles sumiriam com o meu documento. Esse documento foi protocolado 3 meses antes, exatamente, do maior acidente da história da aviação brasileira. Eu protocolei o meu documento no dia 29 de junho de 2006, exatamente 3 meses antes. Mas eu jamais imaginava — não sou visionário, não sou profeta —, eu



jamais imaginava que a coisa fosse ficar tão feia quanto ficou. As minhas denúncias se ativeram ao gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo, e não a ATC, porque não sou especialista em ATC, embora conheça bastante, pela minha vivência de quase 20 anos na área. Então, eu fui autor desse documento técnico, 3 meses antes do maior acidente da história da aviação brasileira, contendo descrição de fatos irregulares e suspeitos envolvendo o DECEA — Departamento de Controle do Espaço Aéreo, chefiado atualmente pelo Major-Brigadeiro Ramon, e, na época, pelo Tenente-Brigadeiro Vilarinho, e seu órgão contratante, CISCEA — Comissão de Implantação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo e Fundação ATECH, organização que detém o monopólio sobre os sistemas automatizados de Controle de Tráfego aéreo no Brasil. Esse documento foi protocolado e recebido por 4 autoridades. Eu pedi que 4 autoridades o recebessem: o meu próprio chefe, na época, chefe do CGNA, Coronel-Aviador da Reserva Ricardo Nogueira da Silva; o Diretor do Instituto de Proteção ao Vôo, organização do Comando da Aeronáutica à qual nós estávamos subordinados; o chefe que estava assumindo o CGNA e que já saiu, Coronel-Aviador Freitas Lopes, que apareceu na *Veja*, na farsa da sala de crise, após o acidente da Gol; e o Presidente da CISCEA na época, que eu acho que já saiu, o Brigadeiro-do-Ar J. Roberto. Essas 4 autoridades receberam o meu documento oficialmente. Além disso, sou um profundo conhecedor do histórico dos trabalhos de ATFM no Brasil e um dos pouquíssimos profissionais — senhores, me desculpem; tem horas que a verdade tem de ser dita. Eu jamais imaginei estar aqui nessa situação. Eu não sou brilhante, não sou melhor do que ninguém, sou só um analista de sistemas esforçado, dedicado, metódico, disciplinado e sistemático. Eu não sou brilhante, não. Mas eu tive a felicidade — Deus quis assim — de me tornar o único analista de sistemas do Brasil nessa área, com dinheiro pago pelo contribuinte. Eu fui lá fazer curso pago pela Nação. E eu honrei esse meu compromisso, o investimento que foi feito em mim.

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

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

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Eu queria só que solicitasse ao nosso depoente que a gente pudesse, por causa do tempo da exposição, centrar mais na



questão do ATFM, do Gerenciamento de Fluxo de Tráfego Aéreo, o seu histórico. É o que vai ter a centralidade nossa aqui, posteriormente. Para a gente ganhar tempo. Até porque essas questões vão aparecer nas perguntas, posteriormente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Endossadas as suas palavras, nobre Deputado.

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Positivo, Deputado Ivan Valente. Desculpe, obrigado pela intervenção. Então, sou um conhecedor, com conhecimento técnico, para tratar do assunto desenvolvimento de *software* aplicado ao gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo. Além disso, continuando, defendo a tese de que, se o Brasil dispusesse de um sistema ATFM, ferramentas de *software* para o gerente de fluxo de tráfego aéreo, que é um controlador de tráfego aéreo especializado, com curso de gerência de fluxo de tráfego aéreo; se nós dispuséssemos dessas ferramentas de *software*, desenvolvido com competência técnica, com profissionalismo e transparência, muito provavelmente — isso é uma tese, senhores, é hipótese. Eu não posso afirmar. —, mas muito provavelmente as vidas de 154 inocentes teriam sido poupadas, e esse e outros quase acidentes teriam sido evitados. Defendo também as teses de que a insegurança continua. O Brasil continua carente de uma sistema ATFM à altura das dimensões de seu espaço aéreo e da importância do País, e novos acidentes podem vir a ocorrer a qualquer momento. Como eu falei, eu não sou profeta, eu não tenho condições de prever o futuro, mas as evidências que eu vou mostrar induzem a isso, levam a concluir isso. Meu currículo na FAB. Quem sou eu, afinal de contas, para chegar aqui, e qual o meu conhecimento da Força Aérea Brasileira? Posso ser questionado ou podem questionar minha competência por estar aqui, a própria Força Aérea. Então, vou lembrar a Força Aérea que eu tenho 29 anos de serviço ininterruptos prestados a ela, nas seguintes situações: eu fui aluno da Escola Especialista de Aeronáutica durante 2 anos, porque eu me formei sargento da Aeronáutica. Não controlador de tráfego aéreo, mas especialista em armamento aéreo. Eu tive uma aprovação para a Academia da Força Aérea também. Eu fiz exame para lá, fui reprovado em exame de vista. Então, intelectualmente, eu passei na mesma Academia que o Major-Brigadeiro Ramon, que o Brigadeiro Vilarinho etc. Eu fui sargento especialista em armamento aéreo, como eu falei. Também tive uma



aprovação para a Escola Naval. Fui reprovado por má oclusão da arcada dentária. Então, passei também no intelectual, mas me reprovaram, embora há 31 anos eu milite no esporte, seja um atleta há 31 anos. De agosto de 86 a agosto de 88, eu fui analista de sistemas CLT pelo ITA — Instituto Tecnológico de Aeronáutica. Depois, de setembro de 88 a dezembro de 2003, ou seja, durante 15 anos, eu fui consultor em processamento de dados pelo Projeto PNUD/ICAO — International Civil Aviation Organization, Organização de Aviação Civil Internacional, que tem um programa de cooperação com o IPV. Após esses 15 anos, nós fomos forçados a mudar de categoria e hoje eu sou um analista de sistemas avançados, um funcionário descartável, temporário, pela Lei nº 8.745, e eu estava vinculado ao CGNA até a transferência dele para o Rio, e atualmente eu estou no ICEA, responsável pelo banco de dados que controla o nível de proficiência na língua inglesa dos controladores de tráfego aéreo, que eu também tenho muito a informar a respeito. Aqui é um esclarecimento, mas que, talvez, nem seja necessário, pelo o que já me falaram. É um equívoco que saiu na imprensa sobre a minha situação. Me vincularam à ATECH, mas eu não tenho vínculo nenhum com a ATECH; pelo contrário, eu vou bater um pouquinho na ATECH hoje, aqui. Essas informações são da *Agência Câmara* e foram publicadas no jornal virtual do *JB*. Esclareço também... Porque essas notícias me vincularam ao *software* da ATECH, que o Sargento Wellington disse que tem grandes problemas, tem erros, redundâncias, pista fantasma, etc. Então, esclareço que o *software* a que se referiu o Sargento Wellington é o *software* operacional utilizado no Sistema de Controle do Tráfego aéreo, denominado X-4000, de total responsabilidade da Fundação ATECH. Então, pela notícia, eu e o Wellington estávamos em lados opostos. Não! Eu estou do lado deles, totalmente! Quanto às afirmações do Sargento Wellington a respeito dos *softwares* da ATECH, faço questão de ratificá-las, com absoluta segurança: induzem, sim, o controlador a erro e comprometem, sim, a segurança. Sobre essa questão, em particular, coloco-me à inteira disposição dos Srs. Parlamentares, ao longo de meu depoimento, para maiores esclarecimentos, caso julguem necessário. Não sou um especialista em *software* ATC. Tem muita gente muito mais abalizada do que eu que não pode falar. Eles usam fardas, senhores. Eles não podem falar. Eles vão tomar muita porrada se falarem — desculpem a expressão. O Wellington



veio aqui dar o depoimento dele com classe, com educação, mas pisando em ovos. Ele não pode falar nada. Vou tentar falar um pouquinho do que ele não pôde falar. Eu sou civil, sou descartável, não tenho mais nada a perder. Eu sou cidadão italiano também, meu passaporte italiano está em andamento, que eu ainda não tenho, e se tudo der errado eu vou embora. Eu vou embora para a Europa. Vou recomeçar a minha vida do zero. Deus me deu saúde, força de vontade e inteligência. A minha área de atuação e de especialização é ATFM, como falei, área sobre a qual pretendo apresentar maiores detalhes nesta sessão desta CPI. Então, a minha especialização é ATFM, mas estou aberto a outros esclarecimentos. Se eu não puder informar com precisão, eu posso...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Sr. Presidente, eu queria insistir na questão de a gente ir mais rápido e direto ao ATFM. Eu pediria ao nosso depoente que fosse direto à informação mais técnica, que nos interessa.

**O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA** - Por outro lado, é muito difícil a gente controlar a fala dele.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Segue o barco, segue o avião.

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Senhores, essa expressão mostra porque eu estou... Por que eu resolvi falar? Já deu para sentir, não é? Revolta, indignação, desejo de contribuir para que haja justiça. Até agora só apareceu a verdade do lado oficial, não é? Minha motivação: dar um basta à hipocrisia, à omissão e à covardia por parte do DECEA. Desculpem, senhores. Minha motivação: dar um basta à hipocrisia, à omissão e à covardia por parte do DECEA. Impedir a continuação da farsa e da mentira no SISCEAB. Tornar pública a relação altamente comprometedor e promíscua entre o sistema DECEA/CISCEA e a Fundação ATECH. O DECEA não pode.... Quero deixar bem claro, senhores, senão vão me crucificar, a Aeronáutica vai me crucificar. Eu não pretendo virar herói, nem pretendo aparecer. Se eu quisesse aparecer, eu estava na mídia. Eu não sou leviano. A mídia, a principal mídia, me procurou. Mas eu sei da complexidade do assunto. Antes, sempre que a mídia me abordava, queria que eu desse informação por telefone. Eu falei: Não, pessoalmente. Eu não tenho dinheiro para ir até vocês; vocês têm de vir a mim. E alguns foram: a *Época*, o *Fantástico* esteve na minha casa. Só que eu não posso falar de assunto tão complexo, envolvendo tantos



interesses, de forma leviana. Então, quando eu falava, a mídia se assustava, porque... O repórter do *Fantástico* sintetizou bem o dilema da imprensa: “Vinícius, pô, nós acreditamos em você. Puta! O que você tem para falar é importante para caramba! Mas como que eu vou botar no ar isso e fazer a minha mãe, lá, velhinha, entender isso também? Porque eu não posso botar no ar reportagem que o leigo não entenda”. Essa é a dificuldade da coisa, não é? Mas eu quero esclarecer o seguinte: eu fui militar. Eu sou filho de um militar do Exército. Meu pai foi o mais duro que eu conheci em toda a minha vida, mas a honestidade para ele era 100%. Não era assim, 50%, como é o brasileiro, 60, 90, 99. Para o meu pai era 100%. Meu pai é um dos últimos ex-combatentes vivos — tem 84 anos — e me criou com esse caráter. E eu quero dizer o seguinte: eu sempre respeitei o militarismo. Eu fui militar. Enquanto militar, eu segui as regras do jogo. Totalmente. Eu fui militar exemplar. Mas isso não quer dizer que eu não tenha pensamento e personalidade própria. Então, eu faço questão de dizer: o DECEA não pode comprometer a imagem de toda a Força. A Força Aérea Brasileira é muito mais do que o DECEA. E digo mais: a parcela do DECEA comprometida é muito pequena! A imensa maioria absoluta dos militares são honestos, íntegros, probos! O papel... Eu quero relembrar o papel relevante da Força Aérea Brasileira no passado e no presente: o Marechal Eduardo Gomes; a Aviação de Caça, na II Guerra Mundial, nossos heróis caçadores; o Marechal Casimiro Montenegro Filho, visionário, quando fundou o ITA, apesar de toda a posição política da época, que deu origem à EMBRAER, uma das maiores empresas do mundo de aviação; as Missões de Misericórdia, que a Força Aérea Brasileira promove nos mais longínquos cantões aí do Brasil; o CAN — Correio Aéreo Nacional; o CTA, onde o IPV está inserido; o Centro de Pesquisa Avançado da Aeronáutica; o Sistema de Proteção ao Vôo; os CINDACTAs. Os CINDACTAs são, sim, um sistema bacana, um sistema complexo, eficiente. Só precisam de um pouco mais de competência técnica neste momento e de verdade, de assumir que existiu o erro; vamos corrigir. E o Instituto de Controle do Espaço Aéreo, onde eu estou inserido. É um instituto também de formação técnica de controladores de tráfego aéreo civis. É uma escola. Bom, como eu falei, essa é a imagem, é a metáfora da situação. Isso foi uma concepção minha. É como eu vejo a situação hoje. Então, desse lado aqui, eu tenho aqui as autoridades: o DECEA, o Brigadeiro



Ramon e o céu azul de Brigadeiro. Para as autoridades, quem vê o depoimento do Major-Brigadeiro Ramon: “Ah, teve um acidente, mas, pô, está tudo bem, a segurança continua. Está tudo certo”. Desse lado aqui, nós temos o céu dos controladores de tráfego aéreo: céu de tempestade, de relâmpago, de trovoadas, e eles, pequenininhos, aqui embaixo, oprimidos, trabalhando sob altíssima tensão. E aqui, no meio, me desculpem a minha pretensão, estão os senhores, está a opinião pública, está o Brasil em geral, desnorteado. Aliás, neste momento, não estão desnorteados, porque até a imprensa perdeu a paciência: “Os controladores são os vilões da estória”. Antes, a imprensa ainda tolerava. Agora, a imprensa está batendo. Por quê? Porque o usuário do tráfego aéreo já perdeu a paciência. *(O Presidente faz soar a campainha.)* Aí, o usuário briga com o balconista, que não nada com isso, e as partes brigam entre si. Mas o principal vilão não aparece nessa história. Então, eu pretendo jogar um pouco de luz aqui nesse meio aqui; tentar dar um pouco de esclarecimento; fazer o elo de ligação — me desculpem a minha ousadia; tentar ser o elo de ligação entre as 2 versões.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, pela ordem. Sr. Presidente. Desculpe-me. Sr. Presidente, será que não tem Ordem do Dia hoje, não? O senhor não podia procurar saber se já não começou a Ordem do Dia? É muito importante para nós.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - A Ordem do Dia não começou, não.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não? Obrigado.

**O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU** - Sr. Presidente, pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Não podemos nem devemos interromper o...

**O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU** - Eu gostaria de fazer uma sugestão, se o Presidente permitir.

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

**O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU** - Nós entendemos o fator psicológico do depoente; sabemos que ele tem sofrido na sua vida, pelo que nós estamos vendo. Eu sugiro que nós passemos ao Relator e aos Parlamentares, para



que possam, já preparados, fazer os questionamentos a ele, para que o depoimento possa tomar um rumo mais direto, mais produtivo.

É essa a sugestão.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O que a Mesa pode fazer é limitar um tempo, mas ele é livre para fazer a explanação que ele julgar necessária.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Eu sugiro, Presidente, que seja limitado o tempo, então.

**O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA** - Mas já é mais ou menos limitado. Eram 20 minutos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O tempo do depoente, prefixado regimentalmente, é de 20 minutos. A Mesa tem sido tolerante com todos que vieram até aqui. Não podemos discriminar. Mas a tolerância é de 10 minutos, 20 minutos, que a própria pessoa se impõe. É um tempo autolimitante.

Então, nós vamos pedir ao nosso depoente que sintetize, para ver se entramos no assunto principal.

**O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA** - O que talvez a Presidência possa fazer... Primeiro, é difícil impor uma outra linha pedagógica, porque ele veio com um esquema montado para expor. O que nós podemos fazer, o que talvez a Presidência possa fazer é ir indicando as redundâncias, dizer: isso já está explicado. Aí a gente parte para outra, está bom? Se quiser a minha ajuda... Por exemplo, isso aí a gente já sabe.

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Ótima idéia. Ótima sugestão, Deputado. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Então, vou pedir ao depoente que procure sintetizar, porque nós já vamos com quase meia hora e, pelo que eu percebi, nós não chegamos ainda ao assunto principal.

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Tem muitos assuntos, Excelência. Tem muitos assuntos. O senhor me desculpe.

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - ATFM.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Nós também temos muitos assuntos. Se o senhor pudesse se ater ao aspecto técnico de que o senhor vem falar, isso traria uma informação adicional importante para esta CPI. Do restante que o senhor





está falando, o senhor está dando algumas opiniões de alguns assuntos que a gente já conhece.

Então, para nós, o que tem de informação relevante é o assunto técnico de que o senhor vem falar aqui.

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Está o.k. Eu tentei só fazer uma introdução, Excelência, mas eu vou... Agradeço a orientação. Então, para entrar no assunto ATFM. É complexo, senhores. Eu não consigo falar de ATFM sem falar de ATC. ATC, os senhores têm tido muita informação aqui. Então, o ATC é o Controle de Tráfego Aéreo. Uma medida, vamos dizer, primária ou inicial de gerenciamento de fluxo é o controle de fluxo. É uma medida, vamos dizer assim, menos inteligente. Como eu não posso me aprofundar, então, o controle de fluxo é um caminho para se atingir o gerenciamento. Como começou o ATFM no mundo? Com a primeira crise do petróleo, a FAA, em 1976, tomou medidas destinadas a economizar combustível de aviação, visando evitar esperas no ar — coisa que acontece muito hoje, em Congonhas, especialmente —, manter um voo em níveis elevados por mais tempo, permitir descidas ininterruptas até as imediações do aeródromo de destino. E ela fez isso, primeiramente, constituindo a Local Flow Traffic Management. Depois ela passou para Central Flow Control Facility e, atualmente — e há muito tempo já, não sei quando começou —, ela constituiu o quartel general do gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo, hoje nos Estados Unidos, que é o Air Traffic Control System Command Center, que fica na região de Washington, o.k.? Essa é a fonte do gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo americano. A partir de 1980, medidas de controle de fluxo também foram tomadas na Europa, para evitar os problemas — congestionamento, saturação —, que penalizavam o ATC. O ATC é tático; o gerenciamento é estratégico. Ele visa antecipar potenciais problemas e evitar que eles cheguem no tático, onde — desculpem a expressão — o pau está comendo, o controlador tem que estar controlando. Então, o ATFM visa impedir ou minimizar o caos; visa minimizar os problemas, para que eles não cheguem para o controlador, através de medidas técnicas de ATFM. Então, isso foi tomado na Europa a partir de 80. Em 1994, a Europa constituiu, na Bélgica, o CFMU — Central Flow Management Unit, através da EUROCONTROL, que é o consórcio de países europeus na área de controle do espaço aéreo. Em 95, no Brasil, nós começamos a falar em problemas e



começou a se falar em ATFM. Como isso começou? Por causa da quantidade de esperas sobre Congonhas — 95, senhores, 12 anos atrás. Aí começou discussões sobre prioridade nas operações. Pô, mas eu vou dar prioridade para quem? A VARIG? A Transbrasil? A VASP? É um problema complicado. Tem que ser democrática essa decisão, mas tem que ser baseada em parâmetros técnicos, também. Aí a imprensa começou a noticiar o risco de colisão nos céus de São Paulo, em 1995. Como conseqüência, a adoção do controle de fluxo. Então, nós tomamos aquela medida, vamos dizer, menos inteligente, de gerenciamento, que é o controle de fluxo, em 95, através da aplicação dos *slots*, em Congonhas, nos horários de maior demanda de tráfego. Se necessitarem que explique o que é *slot*... Senão, eu passo em frente. O diagnóstico da crise. Agora eu vou relatar o trecho de um documento de um *expert*, que está citado no final. Ele publicou um documento em 1997 dando o diagnóstico da crise — em 1997, no encontro nacional: “A situação ameaçava se tornar insustentável.” Esse é um trecho do... “Em resposta, foi necessária a adoção de uma medida típica de controle de fluxo, isto é, sistema de *slots* para as operações em Congonhas, nos horários de maior demanda. (...) as medidas de controle de fluxo sempre impõem restrições à movimentação das aeronaves, tais como esperas no solo ou no ar, determinada razão de aceitação de aeronaves, isto é, uma a cada 10 minutos, etc. A dificuldade de ‘distribuir’ as restrições de forma eqüitativa entre todos os usuários” — por usuários entenda-se as companhias aéreas, aviação geral, etc. — “por sua vez, é outro desafio”. Como fazer democraticamente isso? “Por esses motivos, é imperioso desenvolver mecanismos mais sensíveis às necessidades, tanto de prestadores de serviços como de usuários em geral, o que é possível através do sistema de gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo”. Isso foi dito por Eno Siewerdt. Esse nome é importante, senhores, de ser convocado aqui nesta CPI. Ele é um dos maiores *experts*. Ele aparece na *Globo*. Quando a Aeronáutica não consegue explicar as coisas, ele é convocado. Ele é major da reserva da Aeronáutica e hoje é funcionário da ATECH. E ele representa a Aeronáutica oficialmente na *Globo*, ele está na mídia quando tem que se falar de ATECH e gerenciamento de fluxo. O Eno, o major Eno, da reserva da Aeronáutica, especialista em controle de tráfego aéreo, ele hoje está na ATECH. Ele sempre esteve ligado a essa área, é um grande *expert*, pelo menos é



considerado. E ele declarou isso no Encontro Nacional de Navegação Aérea, em São Paulo, que se realizou de 10 a 12 de setembro de 97. O.k.? Bom, isso é histórico. Em 19 de dezembro de 95, criou-se um GTFM. Dezembro de 95. Aqui uma ilustração, para conceituar para os senhores, para tentar situar os senhores, é uma visão sobre como se situa ATFM no contexto do grande sistema CNS. CNS é de comunicações, navegação e vigilância — Communication, Navigation and Surveillance, do inglês, e ATM — Air Traffic Management é o sistema do futuro, navegação por satélite, que vai substituir os radares por satélites *datalinks*. O.k.? Então, onde se encontra o ATC, ATFM? Ali, exatamente, a gente tem a CNS na base de tudo. O ATM gerenciando tudo. Dentro do ATM, nós temos o ATC, que é tático, é o controle; o ATFM que é estratégico e o ASM que é o Air Space Management, gerenciamento do espaço aéreo. O.k.? Isso aqui é uma cronologia. Eu vou passar. Isso aqui é só ilustrativo, *slot time* em São Paulo. O núcleo é ATFM no IPV. Visão geral ATFM, uma visão para leigo, para tentar dar uma visão para os senhores das metas: apoio estratégico do ATC; permitir que a demanda... (as 2 palavras-chaves em gerenciamento, demanda e capacidade; demanda e capacidade são as palavras-chaves para entendimento da ATFM); contínua cooperação e coordenação com o ATC e usuários (é o CDM do americano, Collaborative Decision Making, fazer as coisas democraticamente, colaborativamente com as companhias aéreas, com os usuários, com a aviação geral); suporte ao ATC no caminho de seus objetivos: eficácia na utilização do espaço aéreo e capacidade dos aeroportos (dar suporte para os controladores que estão lá tomando porrada, trabalhando além da capacidade prevista pela ICAO); atividade complementar ao serviço de controle de tráfego aéreo, que tem por objetivos: otimização do fluxo; reduzir as esperas das aeronaves (economizando o dinheiro da Nação, evitando esperas), tanto em vôo como no solo; prevenir sobrecarga no sistema e suas conseqüentes implicações na segurança das operações. Medidas ATFM. Tipos de medidas da ATFM. A gente pode dividir basicamente em 2. Posso subdividir isso, mas, *grosso modo*, há as estratégicas: consistem em acomodar os vôos em rotas, níveis e aeroportos desejados com base em planejamentos bastante antecipados. Como é que a gente antecipa, como é que a gente prevê o futuro no ATC? Através dos planos de vôo, que hoje todo mundo está ouvindo falar. “*Plano do vôo do Legacy*”, todo mundo fala



hoje. Plano de vôo é chave para fazer gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo. A base de dados tem que ter os planos de vôo. E as medidas táticas? Atuam nas limitações em bases flexíveis e em tempo real, ao invés dos rígidos parâmetros de aceitação típicos de controle de fluxo. Exemplo: procedimentos de pequenos ajustes dos horários dos sobrevôos de pontos significativos, ou seja, dos auxílios à navegação que a aviação tem que cruzar ao longo da rota, na fase do vôo em rota. Podem consistir tanto em atraso como em adiantamento em alguns minutos. Então, o gerenciamento prevê que vai haver congestionamento sobre São Paulo no horário das 18 horas. Então, ele toma medidas de gerenciamento de forma que, em rota, é tático, está acontecendo, mas ele passa para os controladores, que tomam medidas antes que chegue o caos lá, em São Paulo, e ele tenha que empilhar as aeronaves no espaço aéreo, comprometendo a segurança e gastando combustível e dinheiro da Nação. O ATFM informa, toma as medidas para que os vôos sejam retardados ou adiantados de forma a evitar que todos cheguem mais ou menos juntos ali e vire o caos. O.k.? Positivo? Podem consistir tal e tal, visando permitir o cumprimento de uma aproximação ininterrupta (pousa um, pousa o outro, pousa o outro), desde os fixos de seqüenciamento até o pouso no aeródromo de destino. Minha preocupação, senhores, é só que é muito técnico e para que todos entendam.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Bom, isso aqui eu vou passar batido. Um amigo pediu, mas eu posso falar no final. Isso aqui também é bem complexo, mas são as entidades no sistema. Tudo que envolve o sistema de ATFM. Mas o objetivo é fazer uma análise de situação, que a gente usa a simulação para isso, para tomar medidas do ATFM, entre elas, uma medida restritiva — não é uma medida inteligente, é restritiva. É alocação de *slot*. Tem medidas bem mais inteligentes, que podem antecipar os problemas, visando impedir que os problemas cheguem à ponta, cheguem lá para o coitado do Sargento Wellington e companheiros, que vão ter que resolver o problema acontecendo e arriscando a vida de milhares de pessoas, ou milhões. Bom, isso é CGNA. Aqui é uma longa exposição sobre o que é o CGNA, o papel dele. Isso aqui também eu vou passar. Certo? Qual a função do CGNA? Depois eu posso voltar, se houver pergunta disso. O que o CGNA envolve? As entidades envolvidas: companhias aéreas, os ACCs e



APPs, ou seja, os órgãos operacionais de controle de tráfego aéreo, várias entidades, os dados que circulam nesse sistema e, inclusive, a integração com outros sistemas no mundo, CFMU e FAA, que era nosso objetivo e que prevemos isso para o final de 2004. Ao final de 2004, nós tínhamos o sistema *full* ATFM, integrado com o sistema europeu, americano. Se a previsão feita pelo nosso grupo tivesse sido alocada, se os recursos tivessem sido colocados à disposição, nós teríamos esse sistema ao final de 2004. E eu vou mostrar como tecnicamente e financeiramente também, principalmente. Bom, isso aqui é descrição de CGNA. Tem muita coisa aí: os objetivos, a finalidade. Eu posso voltar se os senhores quiserem mais detalhes. Aqui também é só para... É uma lista, são as rotas nacionais. Isso aqui já mudou mais ou menos, é um pouco antigo. Aqui as internacionais. Aqui, isso só interessa para ATFM. Estações ATFM remotas. Então, hoje, no Brasil, nós deveríamos ter, e nós tínhamos, o sistema desenvolvido no IPV, embora em 1 ano e meio só — isso tudo está detalhado no documento que eu fiz — ele funcionou. Através de uma solução caseira, um saque inteligente de um analista de sistema nosso, embora nós não tivéssemos recursos, a Aeronáutica não disponibilizou, e nós não tivéssemos a rede viável para ser utilizada para um sistema de gerenciamento remoto, nós, através de uma solução caseira e muito barata, nós conseguimos, através da rede da Aeronáutica, a própria rede, denominada Intraer. A Intraer é uma rede que foi concebida para ser administrativa, para trafegar com dados administrativos, mas nós fizemos — aquele jeitinho brasileiro de fazer as coisas acontecerem —, nós conseguimos fazer com que através da Intraer, que é uma rede precária, nós tivéssemos uma visualização remota, coisa que até hoje a ATECH e o Syncromax não provêem. Embora o Brigadeiro Ramon tenha vindo aqui, sob juramento, e tenha sido inquirido pela Deputada Luciana Genro se o Brasil dispunha de um sistema ATFM *full*, ele afirmou que sim, mas é mentira. Nós não temos. Eu posso provar isso. Depois eu digo como — para não me alongar. Então, nós constituímos essas estações remotas: uma em Brasília, dentro do CINDACTA I, foco da crise; outra em BH, em Confins. O CGNA aqui em São José; agora está no Rio; tinha também no Rio, no Galeão; outra em São Paulo, em Congonhas; e outra em Curitiba.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*



**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Não. Recalada não tem nada a ver com isso. Desculpe, Deputado. Recalada é um simulador desenvolvido por nós e que auxilia na navegação aérea na região amazônica. Posso falar disso depois com o senhor, até em particular, se for o caso. Bom, aquelas rotas nacionais, em função das estações remotas de ATFM. O ideal seria ter mais uma estação remota aqui. E era previsto ter em Manaus. Era outra estação remota prevista de se ter. Aqui também as rotas internacionais. Agora, uma visão no mundo hoje — hoje não, porque está até desatualizado, está faltando a Austrália aí. Mas eu aproveitei essa transparência. Então, aqui, nós teríamos o sistema nacional, tupiniquim; aqui, o FAA; CFMU, na Bélgica; aqui, na Rússia, que não sei exatamente onde, e, aqui, no Japão. São centros mundiais de gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo. Além da Austrália, que também tem o sistema deles, e bem avançado, por sinal. Segundo, Cristofer, o suíço que deu declarações, domingo, no *Fantástico* — nem sei, eu não assisti ao depoimento dele, eu sei de conversa antes com ele, através de *e-mail* —, a Austrália é um dos sistemas mais avançados hoje no mundo, senão o mais, na área de CNS/ATM, na implantação do CNS/ATM, que nós também estamos atrasados, temos muito o que fazer nessa área, tecnologicamente falando. O Brasil como gerador de tráfego aéreo, o Brasil como área de cruzamento, o Brasil como interface com outros centros ATFM/ASM.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O senhor também troca *e-mails* com Cristofer?

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Sim, sim. Positivo. Ele já escreveu para mim e eu respondi para ele. Ele me escreveu exatamente duas vezes, e eu respondi uma só. Não tive tempo de responder a segunda.

**O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA** - Vinícius, só fazer uma proposta, não sei se vai quebrar sua linha pedagógica...

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Está terminando.

**O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA** - ...Não seria interessante dizer assim: quais são os problemas?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Deixa o homem trabalhar. Ele está indo bem.



**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - O senhor não sabe qual a satisfação que eu tenho de estar trabalhando aqui hoje. É a apresentação, a aula da minha vida, senhores. Podem ter certeza. E eu gosto de dar aula. Eu me empolgo. Sistemas ATFM. O que que é um sistema ATFM? Uma visão para leigo. O que que ele engloba? Basicamente, para se ter um sistema ATFM, a gente tem de ter uma base de dados poderosa, potente, constituída pelos planos de vôo de toda a aviação: civil e militar. E precisamos ter dados de cenário: as aerovias, os pontos característicos, os pontos de cruzamento, as balizas, a posição dos radares, auxílios à navegação aérea em geral, dados meteorológicos. Tem uma infinidade de informações que nós precisamos enfiar aqui, no banco de dados, para prover o gerenciamento de fluxo. É um sistema poderoso. Precisamos de um banco de dados poderoso. Nada que um Oracle não possa fazer ou um outro sistema até menos poderoso. Basta só competência técnica. Bom, o sistema ATFM completo, não vou dizer completo, tudo evolui, mas um sistema suficiente para fazer gerenciamento com competência, ele é composto pelos seguintes subsistemas: um SAS — Sistema de Análise e Situação, um SAP — Sistema de Análise de Problema. O SAS mostra como está a situação do espaço aéreo, tanto espaço aéreo setores como nos aeródromos. Então, eu mostro a situação, e vou dar uma visão para os senhores. Matar a cobra e mostrar o pau. O sistema de análise de problemas, baseado na situação apresentada. Quais são os problemas? Um *software* analisa aqueles problemas. Baseado num *software* que é altamente baseado também em inteligência artificial, o sistema de suporte, a decisão, nós temos condições de informar, baseados nos problemas encontrados, quais são as melhores alternativas de solução. Ou seja, o sistema auxilia o gerente de fluxo e tráfego aéreo, que é um homem, um ser humano. Um controlador de tráfego aéreo, que está sentado na frente da telinha, vendo as medidas que o sistema sugeriu para ele tomar. Mas a decisão final é sempre do homem, é do ser humano. O sistema só auxilia tecnicamente, tecnologicamente. E nós temos também o GDP, do americano Ground Delay Program, programa de atraso no solo. Ao invés de segurar no ar, como é normalmente feito, é mais fácil fazer, baseado em algoritmos, em algoritmos de preferência democráticos, a gente distribui as esperas no solo. É melhor segurar no solo, é mais seguro, mais econômico. Essa é uma medida que é feita também



através de um sistema, de um *software*. Tudo isso é *software*. São subsistemas de um grande sistema de gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo. Bom, o que que interessa para nós? A denúncia. O IPV só fez o SAS, porque nós tivemos 1 ano e meio. Nós começamos em fevereiro de 99, em 7 de julho de 2000. Nem as autoridades têm essa informação, porque o Lanzoni é chato para caramba. O analista Lanzoni é sistemático, é metódico. Ele anota tudo nas agendas dele. Entendeu? Então, o Lanzoni anotou que em 7 de julho de 2000, o Brigadeiro Vilarinho, então Diretor-Técnico do DECEA, não era Diretor-Geral, Diretor-Técnico, ordenou que nós parássemos o nosso desenvolvimento e repassássemos tudo para a ATECH, inclusive documentação. Eu era o documentador técnico, entre outras coisas, do sistema. E assim foi feito, tudo entregue para a Fundação ATECH. E mandaram a gente parar. Nós não obedecemos muito bem não, mas eles agradeceram até, depois, nunca explicitamente, mas, com certeza, por nós termos desobedecido e continuado precariamente, mas continuamos. Então, o IPV só fez o SAS. E a ATECH, ao longo de 8 anos de desenvolvimento, de 2000 até 2007, só continua tendo o SAS. Eles não fizeram nada mais do que nós fizemos em 1 ano e meio. Só tem o SAS. As autoridades vão jurar de pés juntos que eu estou mentindo. Mas é fácil, é fácil provar. Mas eles precisam ter coragem, os senhores também, de afrontá-los. Eu convido os senhores, a qualquer um que quiser ir lá, a uma visita ao CGNA, sob a minha direção, sob a minha condução, permite mostrar facilmente que o sistema só funciona “localmente” — entre aspas —, essa expressão não existe no português, mas existe no inglês: *locally*. Então, o sistema só funciona em rede local, ele não funciona remotamente, é uma falácia. Então, que fique bem claro: só existe o SAS. Mas nós prevemos fazer os outros também. Bom, para os senhores terem uma visão, o que que é o sistema de análise de situação? Qual é a visão que ele provê? Então, baseados em planos de vôo, em intenções de vôo, isso aqui é a nossa bola de cristal, é que nos permite ver o futuro. É a bola de cristal da ATFM. Então, eu tenho aqui uma data, neste caso, 7 de abril de 2006 — desculpem, eu estou um pouco trêmulo. O aeródromo escolhido aqui, nós temos uma série de aeródromos que está no banco de dados. Então, nós escolhemos Congonhas, um dos mais problemáticos. Então, no dia 7 de abril de 2006, uma sexta-feira, no aeródromo de Congonhas, a gente pode delimitar a hora também, nós deixamos





aqui o dia inteiro, de zero a 24h. Quando eu clico neste botãozinho “ativar”, aqui, esse é o sistema nosso, aqui é só uma visão, um corta e cola que eu fiz, é estático, não tem o sistema aqui comigo. Mas o sistema funciona assim. Eu extraí uma visão deles para que eu não ficasse só na teoria aqui, mostrar como é na prática. Então isto aqui é uma visão, quando eu clico no botãozinho “ativar”, o sistema vai lá, processa e, em segundos, ele devolve para mim que a visão no aeródromo de Congonhas, nesse dia, nessa hora, nesse dia, de zero a 24h, exatamente é essa, baseados nos planos de vôos previstos. Isso não é fidedigno; é lógico, porque as coisas mudam. Existe cancelamentos de vôos, modificações, *code-share*, e tal. Existe uma série de fatores. Mas, de um modo geral, isso nos permite prever, com bastante exatidão até, que essa vai ser a situação do espaço aéreo, aliás do aeródromo. Aqui eu tenho os vôos envolvidos nisso, eu posso ver cada um dos vôos que estão envolvidos, a rota deles e tal, o caminho deles ao longo das aerovias e tal, ao longo do plano de vôo. Então, aqui, a linha azul é a linha de congestionamento, e a linha vermelha é de saturação. Isso é um balizador. Isso é baseado na capacidade do sistema. Então, através da introdução desses parâmetros, eu consigo ver os problemas e tomar medidas de forma a diluir ou a distribuir esses problemas aqui. Antes, eu estou vendo isso antes, antes de acontecer. Então, através disso eu posso antecipar e tomar medidas para que não chegue lá para o Sargento Wellington e companheiros. O.k.? Para ilustrar assim bem didaticamente. Ficou claro isto aqui? *(Pausa.)* Isto é importante para mim que fique claro, esta visão. A outra forma de visualizar...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Ali são altitudes de vôo ou não?

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Deixa eu voltar.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Quantidade?

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Não, não. Veja bem. Aqui é só quantidade, quantidade. O gráfico mostra a quantidade. Eu estou sendo rápido, porque me...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Tem uma linha azul aqui.

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Tem uma linhazinha azul aqui. Está difícil eu manter a reta aqui, mas tudo bem. Congestionamento, que é um alerta, e a saturação. Os vôos envolvidos. Para eu fazer este gráfico, eu estou baseado nestes



vãos aqui. O algoritmo calcula e mostra. É a bola de cristal do gerente de fluxo de tráfego aéreo. Essa analogia que eu fiz ficou clara para os senhores? *(Pausa.)* Então, vamos lá. Visão, agora, de setores. Eu mostrei aeródromos. Eu também posso, através da minha bola de cristal, ver como vão estar os setores. Isto aqui é um setor da área terminal de São Paulo, uma das mais congestionadas, senão a mais, do Brasil. Então, eu escolhi, também nesse mesmo dia, 7 de abril de 2006, uma sexta-feira, na região de Congonhas, na área terminal de São Paulo, senhores. Desculpem. A área terminal de São Paulo é dividida em vários setores de controle, o APP. Eu escolhi o setor 3, posso escolher qualquer um dos 6 setores. Eram 6, não sei se já mudou com todas essas medidas que a Aeronáutica está tomando aí. Bom, eu posso escolher o período. Então, aqui, no caso, foi escolhido o dia inteiro, de zero a 24h. Quando eu clico no “ativar” aqui, ele vai processar e mostrar para mim que existem vários problemas no setor 3.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - É um setor do espaço aéreo. O espaço aéreo é todo dividido em setores. E lá os controladores... um fica com um setor, quer dizer, 2, um titular e um assistente. Eu posso escolher o setor que eu quero visualizar. Eu escolho o setor, escolho o período, e ele me permite ver como estarão os setores em termos de congestionamento, de saturação. Se tiver tudo bem, abaixo da linha azul, maravilha, deixa fluir; se...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Qual? Isso aqui é o número de aviões. Aqui, é a capacidade. Estão vendo? Para congestionamento, 5; para saturação, 7. É a capacidade de ATC. A capacidade de ATC, senhores, é um parâmetro variável. Ela varia. Ela tem os parâmetros, vamos dizer, estáticos e os eventuais também. As condições meteorológicas podem influir na capacidade; a inoperância dos equipamentos pode influir na capacidade. Está certo? Capacidade, na verdade, a gente generaliza. Mas ela é a soma de uma série de capacidades. Entre elas, a capacidade de o homem controlar determinado número de aeronaves, em determinado setor. Ficou claro isso? Capacidade é uma soma de capacidades. Capacidade, inclusive, de infra-estrutura aeroportuária, de aeródromo, de hangar, de



pista. Tudo isso é capacidade. Bom, eu posso falar mais do gráfico aqui. Ficou claro?

**O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA** - Está claro. Vamos seguir.

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Eu posso fazer isso para o Brasil inteiro, senhores. Basta ter os dados na base. Eu consigo ver o Brasil inteiro e prever qualquer setor do espaço aéreo e qualquer aeródromo que esteja na minha base de dados. Bom, aqui, foi o nosso planejamento feito por um oficial, na época, da ativa da Força Aérea Brasileira. A própria Força não aceitou. Um coronel, engenheiro altamente competente, admirado por todos nós. Ele, com a nossa assessoria, fez um trabalho altamente profissional, sério, de desenvolvimento de ferramentas ATFM, completo; todas aquelas ferramentas que eu illustrei através daquele desenho: o SAS, o SAP, o SSD, o SGD e a integração, senhores. Ao final de 2004, previa-se a integração — ao final de 2004 — com o sistema americano e o europeu. E ninguém me tira da cabeça que se nós tivéssemos continuado trabalhando com aquela equipe, com a competência que nós temos, até aliados à ATECH, se fosse o caso — por que não? —, mas sob a nossa condução e com os recursos financeiros e materiais que o coronel Sérgio previu, nada me tira da cabeça que nós teríamos, sim, tudo isso aqui. Por quê? Porque ele foi detalhista. Esse aqui é o cronograma passo a passo, ano a ano. Em 2000, ele previu tudo isso aqui. Ele chegou ao requinte, senhores, de prever o gasto com bibliografia. A área avançada envolve tecnologia de ponta. Ele chegou ao ponto de prever gasto com a aquisição de livros, de revistas, de assinaturas de periódicos, para que a equipe tivesse o nível à altura do desafio pela frente. Até a bibliografia envolvida esse homem chegou a projetar. Então, ao final, eu vou apresentar um resumo disso. Eu tenho tudo isso para cada ano: 2000, 2001, 2002, 2003, 2004. E aqui eu tenho o resumo. Aqui é o que interessa para os senhores, provavelmente. Então, o investimento total para nós termos o sistema ATFM *full*, para que o caos não fosse instaurado, para que os controladores não fizessem greve, para que os controladores não fossem presos, transferidos covardemente, era isso aqui senhores. O preço era esse aqui: 7 milhões de dólares. Sete milhões de dólares, aqui, metódica e detalhadamente previstos, honestamente previstos. Um total de... Eu atualizei aqui pelo dólar da época; fui pesquisar. Tudo o que eu estou fazendo aqui é com convicção e não é nada leviano,



não, senhores. É tecnicamente embasado. Esse era o nosso gasto. Aí, o investimento inicial, o que foi passado para a ATECH, em 2000, quando mandaram a gente parar. A ATECH tinha uma sobra de dinheiro do SIVAM: 3 milhões 150 mil dólares. *(Pausa.)* Vou tomar a liberdade de entregar ao Presidente da...

**O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA** - Eu pego para você.

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Sim, Deputado. Eu só tenho esse. Eu gostaria de manter uma cópia. Depois tira uma cópia para eu ficar com a minha, que é única. Esse documento é o Aditivo nº 19 ao Projeto SIVAM. Ele mostra como 3 milhões 150 mil dólares foram repassados do Projeto SIVAM para a ATECH, para justificar a continuidade da equipe deles lá, nos Estados Unidos, na Amazon Tech. Então, eles mandaram equipe da própria Aeronáutica, paga pela própria Aeronáutica, através da ICAO. A maioria de nós era paga pela ICAO, num programa de cooperação internacional, através do IPV, na época, atual ICEA. Então, eles mandaram nós pararmos, paralisarmos nosso desenvolvimento e entregarmos tudo para a ATECH. Para justificar o dinheiro que tinha disponível, 3 milhões 150 mil dólares, eles distribuíram aleatoriamente em documentos, papel. Os 3 milhões 150 mil só papel. Então, um papel, um documento, por exemplo — está na minha bolsa aqui, eu tiro depois —, um documento de 100 páginas, 120 páginas, que não tem detalhamento técnico, ninguém faz sistema de gerenciamento com aquele documento. Então, só para o papel... Então, esse aqui, o cronograma preliminar, custou 450 mil dólares. É preço de *software full*, completo. O outro documento custou 800 mil, e assim vai. A somatória deu 3 milhões 150 mil, para justificar tirarem da gente e entregar para a ATECH. Bom, aí, um comparativo financeiro. Vamos comparar, então, os gastos. Isso nunca foi feito, senhores. Isso é um trabalho meu, esse comparativo. Vai ser difícil eles me contestarem, mas eu estou à disposição para uma acareação com qualquer uma das autoridades, se eles tiverem competência técnica para me contestar. Bom, vamos lá. O ATFM/IPV, então, resumindo, custaria, o sistema completo, em torno de 7 milhões de dólares. Detalhadamente previsto, ênfase. O Syncromax da ATECH, ou “sincronada”, como ele foi apelidado, somente em 1999 levou, de cara, através do Aditivo nº 19, 3 milhões 150 mil dólares. Somente em documentos. Senhores, eu não tenho dinheiro para investigar. Quem sou eu?! De 1999 a 2007 eu não sei. Cabe aos senhores



investigar quanto já foi investido para o Brasil não ter nada, para o Brasil ter o caos, atualmente. Não sei, senhores. Mas a Aeronáutica deve saber responder. A Fundação ATECH também, com certeza. Três milhões 150 a gente sabe. Bom, isso é para ter somente um *size* e, pior, só local. Só funciona localmente. Eles dizem que não. Eu digo que sim. É a minha palavra. Eu sou pequenininho, eu sou descartável, mas é a minha palavra contra a deles. Diferentemente do que afirmou o Diretor-Geral do DECEA, Major-Brigadeiro Ramon, o Syncromax, o *pseudo-software* ATFM do Brasil, não funciona remotamente. Após 8 anos de desenvolvimento, de 2000 a 2007, o sistema simplesmente não possui uma versão em condições de cobrir o espaço aéreo brasileiro, apesar de todo o dinheiro — que eu não sei quanto — que já foi gasto. Bom, aqui são constatações. Dinheiro nunca foi problema. Isso aqui foi o grande furo o ano passado do então Comandante da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Bueno, em declaração no Senado, onde ele foi duramente batido, quando ele disse que dinheiro não era problema. Os senhores se lembram disso. E eu ouvi um oficial superior, um oficial direito, honesto, que teve a ousadia de, em conversa particular comigo, dizer: *“Pô, Lanzoni, a gente tem que dar a mão à palmatória, porque nós aviadores queremos fazer administração, mas nós não temos curso de Administração, nós não temos capacidade administrativa. Então, nós temos capacidade para pilotar, para saber do que se refere à aviação. Mas é complexo para nós. Então, nós não tivemos capacidade”* — esse oficial superior, honesto, digno, teve a coragem de dizer isso para mim, entre 4 paredes — *“Lanzoni, de usar 170 milhões em 2006. Ano que vem nós estamos”* — desculpem-me, ele falou um palavrão — *“porque nós vamos ter 500 milhões, e nós não sabemos. Nós temos que justificar esse dinheiro. Nós temos que empregar esse dinheiro no sistema.”* A grande preocupação das autoridades do DECEA/ICEA: como gastar isso com competência, como justificar a eventual não-utilização de todo esse dinheiro? Esse é o grande problema deles. Não é a falta de dinheiro. Como resolver a crise, já que dinheiro, ou a falta dele, não é nem nunca foi o principal problema? Os verdadeiros motivos da crise, na minha humilde visão, senhores: incompetência administrativa; má gestão do dinheiro público; absoluta falta de visão estratégica; e inexistência de planejamento sério de médio e longo prazo. A curto prazo é fácil. O controlador está revoltado porque está com sobrecarga? Prende, pô.



Transfere os caras. Os caras são agitadores. Os caras estão contra a Nação. Desculpem-me, senhores. A incrível e inacreditável continuação do poder e força do Tenente-Brigadeiro Vilarinho, através da ATECH. O Tenente-Brigadeiro Vilarinho, com todo o respeito a S.Exa., caiu. Ele foi exonerado junto com o Brigadeiro Bueno. Quando ele caiu, nós tivemos uma ponta de esperança de que a ATECH passasse a ter menos poder. Mas, incrivelmente, este ano, os técnicos da ATECH foram lá inspecionar o terreno, porque está previsto a ATECH construir 2 prédios dentro do ICEA, para abrigar o novo número de controladores. A ATECH, uma empresa desenvolvedora de *software*, vai atuar como empreiteira. Ela vai construir prédios. E ela, também, vai ser responsável pela contratação de escola de inglês em todo o País, para suprir o baixíssimo nível dos nossos controladores na língua inglesa, infelizmente. Não por culpa deles. Eles não têm dinheiro para pagar curso de inglês. Muitos até tentam e até chegam a fazer alguma coisa. Então a ATECH, senhores, foi anunciado lá... Estranhamente, depois que eu tive uma discussão no pátio do Instituto com o diretor do Instituto, dizendo que eu, no que dependesse de mim — aí era blefe a princípio —, eu não admitiria aquilo, estranhamente — e o meu documento também estava circulando, aquele que eu fiz no ano passado —, veio a notícia de que eles tinham adiado a construção dos prédios. Eu não sei como está hoje, senhores. Isso correu lá. Isso eu não posso provar. Eles vão dizer: *“Esse cara está louco. Esse cara está falando e não pode provar”*. Mas essa notícia circulou lá, sim. Inclusive eles iam aproveitar a planta de prédio já construído para não ter que fazer todo o processo de licitação, fazer nova planta do prédio. Já tinha uma planta pronta. Então eles usavam aquela e construíam um prédio igual; só iam trabalhar com as divisórias. Seria prédio para abrigar os novos simuladores. Por que novos? O ICEA... Nós fazemos simuladores de radar para treinamento dos controladores de tráfego aéreo, tanto civis como militares, e internacionais também. Ao longo da existência do IPV, ele recebeu controladores do Chile. O Chile era o país que mais nos valorizava. Como o Chile hoje está muito melhor do que nós, economicamente, eles não precisam mais de nós. Eles já têm simuladores. Mas antes eles vinham até nós, levavam muito a sério, valorizavam muito o nosso trabalho. Eles treinavam os controladores deles nos nossos simuladores, dentro do então IPV. Era o nosso trabalho, que muito nos orgulhava, de prover treinamento para controladores de todo



o Brasil, da América do sul e da África de expressão portuguesa, também. Esses simuladores vão ter que ser em maior número, por isso que precisa de mais prédios, para abrigar o maior número de controladores, que, numa medida de curto prazo, sem se preocupar com a qualidade, só com a quantidade, a Aeronáutica tomou, de enfiar controladores no sistema. Eu quero chamar a atenção para o monopólio da ATECH no desenvolvimento de *software* para o SISCEAB e as graves falhas do sistema existente no mesmo. Isso por quê? É só uma empresa, senhores. Não tem concorrência, entendeu? Eu posso fazer do jeito que eu quiser, porque, se bem feito ou não eu levo. Na minha casa, se eu contratar um profissional monopolista, ele vai fazer isso também. Ele cobra o que quiser. A ausência de concorrência levando à total despreocupação com testes e controle de qualidade. Nada que uma auditoria internacional não prove, porque o Lanzoni não é nada para dizer isso. Quem eu sou? A Aeronáutica vai dizer que sou um... Desculpe-me, eu ia falar um palavrão, mas... A incompetência premeditada é a brincadeira de ATFM no CGNA-Rio. Senhores, após a queda do avião da Gol, foi constituída uma sala de crise no Rio de Janeiro. O presidente da sala de crise era o coronel que assumiu o CGNA. Se fosse o chefe que caiu, ainda digo que alguma coisa podia ser feita. O pobre do coronel-aviador é gente boa para caramba, uma pessoa educada, muito boa pessoa. Ele já foi afastado. Ele está na *Veja*, o coronel Freitas Lopes. Ele não tinha o menor conhecimento técnico para ser gestor de sala de crise. Coitado, ele deve tremido tanto quanto eu tremi aqui na hora de apontar lá, porque ele é um ser humano, tem a minha idade. Deram a determinação para ele. A imposição não é só para os sargentos, mas para os oficiais também. Está cheio de oficiais insatisfeitos também. Esse documento só chegou aqui graças a um oficial da ativa, oficial superior. Então, não tem só sargento insatisfeito na Força, não. E o coronel-aviador Freitas Lopes, coitado, teve essa incumbência de gerir depois da queda da Gol. Ele já saiu, já foi substituído. Ele aparece na *Veja* como gestor, é um senhor obeso que aparece fardado. O total despreparo, a prepotência e a absoluta incompetência técnica. Isso tudo levou os sargentos a apelidarem de "sincronada"; não funciona, eles têm que fazer figuração. Ali foram só constatações. Denúncias já falei. O SIVAM e o Aditivo 19; já apresentei o documento. Histórico. Isso aqui eu posso dar detalhes sobre o nosso desenvolvimento e o afastamento do IPV do jogo. Agora isso aqui é



importante, senhores; isso é muito importante. Isso não apareceu em lugar nenhum, só no documento que protocolei no ano passado e que o meu ex-chefe, o coronel-aviador Ricardo Nogueira da Silva, o homem a me desmentir ou ratificar o que estou falando... Eu fiz sob as ordens dele. Eu fui responsável técnico pela farsa que foi montada. Quando o Syncromax, solicitado a fazer gerenciamento, como ele não funcionou, o SAS/IPV... Os senhores lembram que nós não paramos como ele, nós desobedecemos e ele ficou funcionando, até porque o outro não funcionava. Na hora do pega para capar, nós tivemos que botar o SAS/IPV para funcionar, porque ele funcionava remotamente. Então nada mais nada menos nós fizemos a posse presidencial, a primeira posse do Presidente Lula, quando centenas de Chefes de Estado se deslocaram para cá, a bordo de suas aeronaves. Estava previsto ter uma situação anormal de tráfego aéreo na região do CINDACTA I, aqui em Brasília. Então, os senhores, por acaso... Eu faço uma pergunta aqui e gostaria que alguém, se puder, responda: os senhores, por acaso, ouviram falar de algum problema, tipo esses que estão ocorrendo agora, na época da posse do Presidente Lula? Alguém ouviu falar em ATC, na época? Com certeza, não. Por quê? Porque o ATC, quando funciona bem, ele não aparece, não faz mais do que obrigação. Quando ele não funciona, acontece o caos que os senhores estão vendo. E por que ele funcionou bem? Porque medidas de gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo foram tomadas para que aquele acréscimo de fluxo de tráfego não implicasse em caos. Então, o coronel Nogueira determinou que eu viesse para cá para Brasília e botasse, além de uma estação remota que tínhamos, que eu colocasse mais 3. O CINDACTA I disponibilizou o *hardware*, 3 PCs. Eu instalei o *software*, lá pelo dia 15 de dezembro de 2002. Com isso, nós trabalhamos nos dias 30, 31 de dezembro e dia 1º de janeiro. Nós trabalhamos ao longo da posse do Presidente Lula, fazendo o gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo, usando não o Syncromax, usando o SAS/IPV, aquele *software* que o Brigadeiro Vilarinho determinou que fosse para o lixo. E nós fizemos com absoluta competência. Metade da equipe ficou em São José, chefiada por um major especialista CTA da reserva, major J. Carlos, e sob a minha chefia na parte de informática.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Sr. Lanzoni, vamos ver se V.Sa. conclui.





**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Está certo. A outra metade veio para Brasília, sob a chefia do coronel Nogueira e fez a parte de gerenciamento aqui. E nós, remotamente... E só foi possível por quê? Porque o sistema funcionava remotamente, e o Syncromax não fez porque não funciona remotamente. Bom, que mais fizemos? Isso aqui é muito importante, senhores. Não apareceu em lugar nenhum. No dia 1º de abril de 2004, visita oficial da *big boss* da FAA, Sra. Marion Clifton Blakey. Ela ainda continua lá. Se não caiu nos últimos dias, ela ainda é a *big boss* da FAA, órgão máximo de relação da aviação civil americana. Ela, acompanhada da simpatíssima Embaixadora americana no Brasil, Donna J. Hrinak, estiveram em visita ao CGNA, no dia 1º de abril, Dia da Mentira. Nesse dia, nessa data, um vexame de proporções internacionais foi evitado, porque elas vieram para ver o *software* oficial de gerenciamento de fluxo, que era o Syncromax. Só que, como até à véspera eles tentaram, mas não funcionou, o meu chefe, muito ... da vida, determinou: "*Lanzoni, reinstala todo o SAS/IPV*". Eu tinha desinstalado. Ele mandou reinstalar. Na véspera, eu trabalhei das 3 da tarde às 8 da noite reinstalando, em substituição ao Syncromax, para que a *big boss* da FAA e a Embaixadora americana vissem um sistema de gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo. E elas vieram e foi explicado para elas. Elas vieram aquelas imagens que eu mostrei para os senhores aqui. Elas ficaram impressionadas. O prédio tinha sido todo reformado, estava muito bonito, e o *software* funcionou, sim. Além disso, trabalhamos na Operação Escudo. Também foi o SAS/IPV. Isso não faz muito tempo. Foi em 1995 a reunião da Cúpula América do Sul/Países Árabes, também foi SAS/IPV, montado também aqui no CINDACTA I. Alguém ouviu problema nessa época de ATC? Agora outro dado. Parece que Deus faz as coisas assim. Eu como kardecista... Tem que ter uma explicação maior. Os senhores que decidem pediram nada mais nada menos, quando eu... Eu fui convidado a ir para o CGNA-Rio. Não fui porque... Eles até queriam que eu fosse. Eu tenho que fazer essa ressalva. Eu não fui por quê? Porque não ia ter acréscimo nenhum no meu salário. Eu tenho minha casa, meus filhos estudando em São José dos Campos, isso não seria possível para mim. Então eu fiquei no ICEA. No ICEA, um dos primeiros trabalhos que me deram foi constituir, na base da emergência, um banco de dados que controlasse o nível de proficiência na língua inglesa dos controladores de tráfego aéreo. E eu estou com os



números. Nem a Aeronáutica tem esses números, porque eu trouxe os dados do DECEA e criei um novo banco. Esses números são fresquinhos, nem a Aeronáutica tem. Há uma farsa sobre o nível de proficiência da língua inglesa. O DECEA só possui o registro parcial de cursos de inglês feitos por apenas 293 controladores, sendo que, desses 293, 243 são militares e 50 civis, em um universo de — talvez nem eles saibam dizer, eu computei isso —, exatamente... nós temos hoje 2.827 profissionais no Brasil atuando, sendo desses entre sargentos, oficiais e civis da INFRAERO. Somente agora está sendo constituído um sistema de banco de dados destinado a gerenciar o nível de proficiência na língua inglesa dos CTAs do Brasil. Não tinha nada antes. Eles tinham dados superficiais. O que interessa para nós para dar resposta para a ICAO? a ICAO exige que em 2008 os nossos controladores estejam... passem por uma habilitação, um teste de proficiência na língua inglesa, que vai dizer o real nível de proficiência na língua dos nossos controladores, para constar nos AIPs, nos documentos oficiais, para que os países que vêm para cá, os pilotos saibam o que eles vão encontrar em termos de inglês dos controladores. Então, isso só está sendo feito agora, a toque de caixa, na pressa. Eu estou envolvido nisso diretamente. Talvez, a partir de amanhã, não mais. Mas eu sou o analista responsável por criar esse banco de dados lá. O dado significativo — eu estou concluindo Presidente —, o dado significativo para o controle da proficiência é o número de horas na língua inglesa, só que o banco de dados do DECEA foi uma surpresa para mim também, senhores. Os poucos cursos cadastrados lá, feitos por controladores, estão zerados. Eles não têm o número de horas de inglês. Ou seja, nós vamos ter de partir do zero, fazer um cadastro no Brasil inteiro dos 2.827 — pelo menos dos militares; não sei se o da INFRAERO também vai ser feito por nós. Isso eu desconheço. Nós vamos ter de chamar cada controlador e dizer: quantas horas de curso de inglês você tem, quantos cursos você fez? E totalizar isso, porque a partir de 180 horas de inglês, o controlador é submetido...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Não. Ele tem de ser submetido a um teste. Ele não pode. Se ele tiver só 50 horas não pode. Ele tem de ter no mínimo 180 horas para ser submetido a um teste. Se passar nesse teste, ele faz um segundo depois. Isso tudo até março de 2008. E o DECEA simplesmente não sabe



uma hora sequer, está tudo zerado. Foi surpresa para mim mesmo; está zerado. Nós temos os nomes. Eu tenho o cadastro: tenho o nome, a graduação, o posto, mas eu não tenho o dado que importa, que é o inglês, o número de horas. Essa é a palavra-chave, é o dado, a variável-chave, para eu fazer computação em cima disso. Bom, isso aqui, senhores, eu falo se os senhores quiserem, ou não. É a versão salarial, numa resposta à Deputada Luciana. Isso aqui...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Sr. Presidente, são 10 para as 11. Eu acho que a gente poderia ir direto para as perguntas agora do Relator, senão não vamos ter tempo para...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Sr. Lanzoni, é porque depois....

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Vou pular essa aqui, então. Se os senhores quiserem, especialmente a Deputada Luciana, que eu não sei se está presente... Isso seria para ela, porque foi a falta da verdade do Brigadeiro Ramon, conveniente para ele, lógico.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Então, nós pedimos a V.Sa. que conclua, por favor, a apresentação e depois V.Sa. pode ir respondendo.

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Bom, isso aqui também eu vou passar. Opa, pulou aqui, desculpa. (*Pausa.*) Não, não deu, não. Por favor, Deputado, a última aqui, só para... Eu vou puxar aqui. É a última. Essa aqui não diz nada, mas é... Desculpa. O meu lema para chegar nesse ponto é baseado no grande ciclista americano que superou o câncer. Ele dizia: "*A dor é temporária, desistir é para sempre*". Se eu não fizesse isso que eu estou fazendo agora... Eu passei muitas dores, provavelmente vou passar mais. Mas a vida de um homem vale pelo quê? Qual a minha realização? Eu posso passar uma vida inteira e não ter nada para contar ou para dizer, apesar que eu tenho bastante no esporte. Mas eu resolvi e eu me sinto com o dever cumprido. E a dor que eu já senti ou que eu vou sentir é temporária. Se eu tivesse me acomodado, me acovardado e ficado calado e falasse "*o Brasil é assim mesmo*", como muitos me falaram: "*Isso não vai dar em nada. Você vai ser crucificado. Você é louco*"... Mas eu ia carregar para o resto da minha vida... Eu ia estar velhinho, talvez com a idade que o meu pai está, se Deus me deixar chegar lá, e frustrado porque eu perdi a grande chance da minha vida de mostrar a



verdade. Então, eu preferi acreditar no Lance Armstrong, meu ídolo no ciclismo, que é o esporte do meu coração, para chegar aqui e fazer tudo isso aqui. Muito obrigado de coração a todos os senhores.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Nós agradecemos, então, ao Sr. Lanzoni pela explanação feita. Peça ao Sr. Lanzoni que tome assento à mesa, porque agora serão feitas as perguntas. Vamos entrar na fase de inquirição. Peço ao senhor que deixe aí o CD, para a gente poder reproduzir.

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Já está copiado no HD.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Ah, tudo bem.

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Eu copieei no HD para poder apresentar. Ele está numa pasta chamada ATFM, CPI ATFM. Tem essa apresentação completa lá.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - E esse documento poderá ser útil à CPI. Vai ficar à disposição dos Srs. Parlamentares.

Então, para inquirir a testemunha, nós vamos passar a palavra ao nobre Relator, Marco Maia, pelo tempo que julgar necessário.

Com a palavra o nobre Deputado Marco Maia.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Bom-dia, Sr. Presidente, bom-dia Sras. e Srs. Deputados. Não precisa gastar sua fita. Bom-dia, Sr. Vinícius Lanzoni Gomes. O senhor não precisa gastar sua fita aqui, porque toda esta sessão é gravada. Depois V.Sa. poderá ter acesso a esta gravação, à degravação de todas as informações que foram prestadas aqui por V.Sa., ao depoimento dos próprios Parlamentares.

Eu queria, de antemão, agradecer a presença de V.Sa. aqui nesta CPI, na condição de analista de sistemas contratado pela Aeronáutica.

Esta CPI tem o propósito de investigar as causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro. Assim, o depoimento de V.Sa., mais do que nos auxiliar a identificar alguns aspectos que colaboram para esta crise, poderá nos fornecer pistas para que possamos propor, inclusive para a Aeronáutica, os ajustes que porventura identificarmos como necessários aos seus sistemas.



Queria lhe comunicar também que está CPI já teve acesso a um considerável volume de informações sobre o tema que aqui abordaremos, seja através de documentos, seja pelos depoimentos já prestados por autoridades militares e civis. Assim, não me furtarei em abordar V.Sa. sobre alguns apontamentos ou críticas que são feitas aos equipamentos e sistemas de gestão do espaço aéreo nacional, embora V.Sa. já tenha falado exaustivamente sobre esse sistema, mas para que as suas respostas venham a contribuir para a solução dos problemas que afetam o setor aéreo de nosso País.

Eu vou passar aqui as perguntas e os questionamentos em relação a sua qualificação, porque V.Sa. aqui já os fez. Vou, de forma muito rápida, fazer alguns questionamentos, até porque, tenho certeza, o Deputado Ivan Valente, que é o autor deste requerimento, certamente tem questionamentos importantes a serem realizados ao nosso depoente de hoje.

Sr. Vinícius, nós temos aqui... Este Relator teve acesso a uma representação encaminhada pelo Procurador-Geral do Tribunal de Contas de União, o Exmo. Sr. Lucas Rocha Furtado, ao Presidente do TCU, no mês de maio deste ano, que relata a existência de um técnico que elaborou um relatório que faz uma série de críticas e denúncias ao Comando da Aeronáutica. Este técnico que fez essas denúncias é V.Sa.?

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Afirmativo. (*Pausa.*) Positivo, Deputado.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Sa. sabe da gravidade das acusações que está fazendo. Reafirma essas denúncias?

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Positivo.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Sa. poderia nos relatar essa situação pormenorizada? Embora V.Sa. já tenha falado aqui sobre ela, mas sem a ajuda da sua apresentação, qual é a denúncia efetivamente que V.Sa. está fazendo?

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Ao longo do processo em que nós fomos afastados do desenvolvimento do *software* de ATFM do Brasil, ou seja, a partir de 7 de julho de 2000, até a minha permanência no CGNA, que foi dezembro de 2006, eu nunca escondi do meu chefe e dos assessores que eu não concordava com a forma como o *software* estava sendo desenvolvido pela ATECH. Quero deixar bem claro o seguinte: se, mesmo com o elevado custo do desenvolvimento, a



ATECH tivesse conseguido implantar no Brasil um sistema ATFM *full*, completo, que funcionasse, tecnicamente eficiente, eu jamais estaria aqui, senhores, porque nós não teríamos o caos. O sistema estaria coberto, e o ATFM fazendo todas as funções que mostrei para os senhores que ele deve fazer. Então, eu só estou aqui porque foi um processo lento e gradual, Deputado. Eu sempre manifestei... E por que eu continuei também nesse processo? Embora eles tivessem determinado que nós parássemos o desenvolvimento, nós ainda continuamos fazendo ajustes, pois tinha coisa que não poderia parar do jeito que estava. Então, nós continuamos durante um tempo. E aí o CGNA, em 2002, se não me engano — eu posso precisar, depois, consultando minhas anotações; mas foi em 2002, porque nós fizemos a posse —, no primeiro semestre de 2002, o que era Núcleo ATFM se transformou em CGNA (Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea). Fisicamente, ele se situava dentro do então IPV, atual ICEA. Então, o Comando da Aeronáutica... o Comando do DECEA, determinou que nós nos transferíssemos para um prédio anexo à EMBRAER, que é um prédio da própria aeronáutica, e o CGNA passou a existir lá dentro desse prédio, que é fora do *campus* do CTA, onde se situa o IPV; ao lado da EMBRAER, então, nós ficamos. Só que, administrativamente, continuamos subordinados ao IPV. Nós não tínhamos vida própria, administrativamente falando. O CGNA só passou a ter vida própria, administrativamente falando, a partir de dezembro de 2006, quando ele foi para o Rio de Janeiro. Hoje ele tem seção de pessoal e tudo o mais, mas antes, não. Então, como eu fazia parte da equipe que desenvolveu o *software*, e como o da ATECH ainda não tinha uma versão que funcionasse, eu fui convidado — assim como outros companheiros, mas só eu aceitei —, pelo coronel-aviador Ricardo Nogueira da Silva, que estava assumindo a chefia do CGNA, para eu me transferir junto com o órgão para esse prédio lá em São José mesmo, mas fora do ICEA, e eu aceitei. Eu ia continuar sendo responsável pelo *software*. Eu gosto muito. Eu fiz curso nos Estados Unidos. Acho que dá para sentir que eu gosto um pouquinho da área em que eu trabalho, apesar do salário que eu recebo; eu gosto muito.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Quanto é que V.Sa. recebe?

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Segundo o Brigadeiro Ramon declarou — e foi uma surpresa para mim —, eu descobri que eu estou ganhando muito pior



do que eu imaginava. Eu ganho hoje, bruto, 4 mil e 500 reais, menos que um suboficial, que é o que eu seria se não tivesse feito curso nenhum e tivesse continuado como sargento. Eu já cheguei a ganhar, para V.Exa. ter ciência, na década de 90, meados, lá por 1993, 1994... Como nosso salário era reajustado com base no dólar, eu tinha meu contrato em inglês — nós, pois eram vários profissionais contratados... Eu deixei o ITA. Eu troquei o certo pelo duvidoso. Eu deixei de ser analista de sistema do Instituto Tecnológico de Aeronáutica, que é um dos mais renomados do Brasil, uma faculdade de engenharia aeronáutica, porque eu fui convidado 3 vezes; na terceira, não deu para recusar. Eles me convidaram para ir para lá ganhando 3 vezes e meia o que eu ganhava na época, como analista do CTA, como analista CLT. E na década de 90, nós fomos tendo tanto... nós tínhamos reajustes baseados no dólar. Naquela época de inflação alta, antes do Plano Real, tal e tal. Então, eu cheguei a ganhar, senhores, bruto, mais do que um major-brigadeiro, mais do que ganha hoje o Brigadeiro Ramon. Desse bruto eu tinha que tirar o imposto de renda, mas ganhávamos um valor...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Não, em real. Nós ganhávamos em real, mas o equivalente em dólar. Tem que haver um parâmetro de comparação. Na época, eu cheguei a ganhar — eu sou um dos mais antigos, eu era um dos mais antigos no projeto e que tinha um dos maiores salários —, eu cheguei a ganhar mais, bruto — eu não lembro quanto, pouca coisa a mais, mas eu ganhava mais —, do que um major-brigadeiro. Um major-brigadeiro hoje, embora o Brigadeiro Ramon tenha dado um valor, na verdade, o Major-Brigadeiro Ramon ganha hoje, no mínimo, 13 mil reais. Treze mil, no mínimo. Eu cheguei a ganhar, então, mais do que 13 mil reais. Hoje eu ganho 4 mil e 500 reais, bruto; 3 mil e 700 reais, líquido.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Eu queria lhe perguntar se isso lhe deixa muito incomodado?

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Acho que eu não preciso nem responder, não é?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - É, mas eu gostaria...

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Deixa. Mas eu quero deixar bem claro um coisa, Deputado: diferentemente de muitas pessoas, quando eu estou muito pê



da vida, ou quando eu estou muito chateado, eu encaro o trabalho, eu mergulho no trabalho. Eu gosto do trabalho que eu faço. E o senhor sabe o porquê?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Eu vou lhe fazer... Isso nós já entendemos muito bem aqui no seu depoimento. Eu vou lhe fazer mais 3 questionamentos e vou passar depois aqui a palavra ao Presidente, para que o Presidente possa passar ao Deputado Ivan Valente. Primeiro: o senhor acredita que o espaço brasileiro é inseguro? O senhor tem medo de andar de avião no Brasil?

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Não, eu não tenho medo. Mas eu não tenho medo porque eu estou ciente, mas porque eu tenho fé em Deus. Quando chegar a minha hora... Eu adoro viajar de avião, Deputado.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Mas é inseguro o espaço aéreo brasileiro?

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Eu não sou especialista em segurança. Eu não posso responder isso. Desculpe, eu não posso e não vou dar palpite na seara alheia. O senhor me desculpe.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Como V.Sa. avalia a qualidade da formação dos controladores de vôo?

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - A qualidade hoje é baixa e decrescente. E tende a decrescer mais ainda, porque nessa crise, tudo o que é feito às pressas, sem planejamento prévio, feito para dar satisfação para a sociedade, feito para dar um cala-boca nos sargentos atuais, os controladores, que são revoltosos — segundo a versão, não é —, tudo o que é feito às pressas, sem planejamento, compromete a qualidade. Conseqüentemente, vai comprometer a segurança. Eu queria deixar bem claro o seguinte: de uma turma... Por exemplo, vamos exemplificar aqui: de uma turma de 100 controladores que se formam, senhores — não sei dizer o percentual, mas é fácil levantar —, muitos desses controladores jamais vão ser controladores realmente. Formar-se num curso não quer dizer que o cara está habilitado a controlar tráfego aéreo, especialmente... Ele até pode ser de um órgão com baixo volume de tráfego, mas nos órgãos onde a coisa é caótica ou estressante, o controlador... Eu quero deixar bem claro o seguinte: eu admiro muito os controladores de tráfego aéreo, muito. Eu não sei se eu teria a capacidade de ser controlador. Para ser controlador não é qualquer um. O cara, além de passar por





toda a qualificação que eles têm que passar, ele tem que ser inteligente, tem que ter visão espacial, tem que ter raciocínio lógico, tem que pensar rápido, ele tem que ser frio e calculista. Ele tem, no momento em que ele está lá operando, mesmo ganhando o que ele ganha, sabendo que o filho dele está doente em casa, ou que ele brigou com a mulher, ele tem que se abstrair dos problemas, porque ele tem que se concentrar totalmente ali, porque ele está falando ao mesmo tempo com 8, 10, 12 aeronaves, senhores. E qualquer lapso no pensamento dele pode comprometer a segurança, porque ele tem que ter a visão espacial e o controle na mente dele das aeronaves que estão no ar, sob a jurisdição dele. Então, é um trabalho extremamente importante, extremamente estressante e extremamente admirável.

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

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Eu é que agradeço, Deputado, a oportunidade que me foi concedida.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos passar a palavra ao autor do primeiro requerimento aprovado, o nobre Deputado Ivan Valente, por 15 minutos, começando às 11h05min e terminando às 11h20min.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sr. Vinícius Lanzoni, primeiro, eu queria dizer à Comissão que me chamou a atenção para a convocação do Sr. Vinícius Lanzoni o depoimento que ele fez ao Ministério Público do Trabalho de São Paulo e que é a síntese do depoimento dele. Acho que ele poderia ter gasto até muito mais tempo na questão do sistema de gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo, que nos interessa particularmente, e nós perdemos muito tempo com considerações.

Sinto muito por isso, porque eu acho que nós poderíamos ter aproveitado muito melhor a presença, a capacidade e o histórico que ele tem, que é demonstrável, a memória sobre o problema do controle do tráfego aéreo brasileiro. Então, V.Sa. poderia ter sido mais direto, mais objetivo, porque nós ganharíamos muito aqui.

E é por isso que eu queria dizer o seguinte: que o depoimento tem uma importância que ficou um pouco nublada. Eu vou tentar resgatar, Sr. Presidente.



Primeiro, a idéia de que... nós temos discutido muito aqui o varejo, e essa discussão do sistema de gerenciamento nos traz aí a visão do atacado, do longo prazo, do planejamento estratégico, que não houve. Então, essa é a questão central para a gente tirar daqui, deste depoimento.

E existia uma preocupação, primeiro da própria Aeronáutica, como demonstrou o Sr. Vinícius, de que eles estavam preocupados, o ICEA estava preocupado; ele propôs a criação de um *software*, que estava caminhando a passos largos e com eficiência, criando o sistema que ele demonstrou, que é o primeiro estágio de 4 estágios. Vamos resgatar isso. Ou seja, posteriormente ao momento em que a Aeronáutica tirou desse coletivo, desse grupo que analisava e propunha um sistema de gerenciamento, o ATFM, passaram-se 8 anos. E, rigorosamente, o que ele está demonstrando para nós aqui é que o sistema substitutivo feito pela empresa privada ATECH, além de nós não sabermos o custo que teve, além de terem sido transferidos conhecimento, e tecnologia, e trabalho público para uma empresa privada — ela foi transferida —; depois de 8 anos, nós não temos um sistema eficiente que tenha desenvolvido as etapas.

Então, nós temos muito a averiguar e investigar em cima desse foco que eu queria propor. Então, a primeira questão, Sr. Presidente, que eu queria propor... porque a exposição do Sr. Vinícius foi bastante longa e explicativa... Nós não temos tempo, tanto tempo para dialogar com ele, porque o meu tempo é de 15 minutos. Então, vou tentar ser mais objetivo.

Eu queria, em primeiro lugar, dizer que estou aqui com o relatório do Sr. Cláudio Carvas, Diretor da ATECH; é o depoimento dele no Senado. Foi um verdadeiro passeio, porque não tem nada que toque nesse processo todo. Para ele, o sistema está funcionando normalmente, o X4000; não tem grandes problemas. Não é a verdade. Então, quero dizer que estou entrando hoje com a convocação — e peço urgência ao Presidente e ao Relator — do Sr. Cláudio Carvas. Segundo, no próprio histórico dado pelo Dr. Carvas aqui, ele diz que a ATECH é oriunda da ESCA, que era a empresa que faliu durante o processo do SIVAM, na CPI do SIVAM; que 100 pessoas ficaram lotadas na Presidência da República, posteriormente, no Governo Fernando Henrique Cardoso. E aí se criou uma fundação.



Então, também quero perguntar ao Sr. Lanzoni o seguinte: quem, na época, era o Diretor do DECEA, ou quem foi responsável; quem assumiu a transferência do que estava sendo feito, do *software* que estava sendo feito, para a ATECH?

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Perfeito. Eu não me recordo agora, mas eu posso levantar depois quem era o Diretor-Geral. Mas o Diretor Técnico eu sei, porque é quem dá a última palavra, e até pelo histórico dele, de profundo conhecimento do sistema de controle do espaço aéreo brasileiro. É o atual Tenente-Brigadeiro Vilarinho, que foi exonerado do DECEA juntamente com o Comandante da Aeronáutica, em dezembro do ano passado, e que hoje ocupa uma das grandes chefias do Comando da Aeronáutica. Eu não me lembro se é o CONGAP ou o COMGEP; é uma coisa assim; ele continua na ativa. CONGAP é Comando-Geral de Apoio.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Nós já temos, Sr. Relator, Sr. Presidente, nós já temos a convocação, parece-me, aprovada — o Secretário da Comissão talvez possa nos informar —, do Brigadeiro Vilarinho. Já está aprovada essa convocação? Aprovada, né? Porque a convocação nós já fizemos. Então, eu pediria urgência nessa convocação porque o Brigadeiro Vilarinho, se eu não me engano, era o Diretor do DECEA na época do acidente da Gol e depois foi exonerado, em dezembro. Então, eu peço que se acelere a convocação, imediata, para que a gente possa...

A terceira questão que eu quero colocar é a seguinte: eu confesso que tentei, mas não consegui, Relator, verificar no sistema de execução orçamentária, o SIAFI, quanto foi pago à empresa ATECH para produzir o Sistema Syncromax. E o nosso convidado nos traz aqui um dado... que, inicialmente, só em matéria de papel — quer dizer, assim, justificando —, já foram dedicados 3 milhões, 150. Esse é um dado que existe, que é factual. E que o planejamento estratégico, que ia até 2004, para fazer os 4 estágios, era de 12 milhões de reais. Então, eu julgo um dado fundamental que a Aeronáutica nos forneça: o custo do Projeto Syncromax até hoje. Quanto foi pago à empresa ATECH nesse período? E também que se esclareça por que não está funcionando o sistema, depois de 8 anos.

Então, eu acho que a reconvocação do Brigadeiro Ramon é uma tarefa imediata, já a partir das notícias dos jornais de hoje, também, com esse documento



que foi entregue ao Senado. Então, eu peço também a convocação do Brigadeiro Ramon, que já esteve aqui conosco.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Precisa apresentar requerimento, Deputado.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Novo requerimento. Isso. Eu apresentarei, Sr. Presidente. Apresentaremos.

Mais uma questão que eu queria colocar... eu depois pediria a Vinícius Lanzoni que nos fornecesse esse material, porque eu acho que o foco que ele colocou, particularmente no Aeroporto de Congonhas, em duas imagens aí, dão-nos clara demonstração do que poderia ser feito, se tivesse um planejamento. Porque nós temos as rotas de pico; temos números de vôos. E, nas duas, nós vemos os limites de capacidade, de congestionamento para saturação. Esse é um dado que nos interessa tranquilamente. Então, eu perguntaria ao Vinícius, para ele me responder, assim, em 1 minuto. Rigorosamente, em que contribuiria... se nós tivéssemos um sistema funcionando nas 4 fases, no Brasil, como é que nós teríamos hoje o fluxo do tráfego aéreo brasileiro e em relação à crise brasileira, quer dizer, a crise que nós estamos vivendo e a segurança dos vôos? Não sei quanto tempo tenho ainda... Peço a V.Exa. uma tolerância.

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Deputado... Excelência, não é tão simples responder a essa pergunta, assim, e tem várias variáveis envolvidas. Mas eu vou tentar cumprir o tempo. Eu tenho a minha tese: o pressentimento de que, se nós tivéssemos um Sistema ATFM *full*, completo, muito provavelmente, associado às melhores condições de trabalho dos atuais controladores, nós teríamos, sim, muito mais segurança e nós teríamos evitado o caos. Porque, com situações semelhantes de fluxo elevado ou aumentado de tráfego aéreo, nós atuamos com absoluta competência; nós provamos isso. Durante a posse do Presidente Lula, a primeira posse, e durante a Operação Escudo. Nós tivemos eventos reais; nós atuamos; não foi virtual, não foi simulação. Nós atuamos na prática, tomando medidas de gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo, e ninguém nunca ouviu falar de nenhum problema nessas ocasiões. Então, sim, com certeza, se nós tivéssemos... e com as condições de trabalho melhoradas também... *software*, em si, máquina, não é nada sem o elemento humano. Nós temos de ter os recursos



humanos competentes e qualificados para que a gente possa fazer isso. Gerenciamento... o profissional de gerenciamento é um controlador especializado. O Sargento Wellington, por exemplo, tem 20 anos de trabalho ou mais; ele não sabe dizer muita coisa sobre gerenciamento; ele não tem curso disso, embora seja um controlador altamente competente. Ele precisa ser qualificado, fazer curso, provavelmente até no exterior, como eu fui fazer. Quer dizer, foi um curso curto, de quase 1 mês. Eu fui com 2 controladores. Eu fui o único analista de sistemas. Eu fui com um sargento, que atualmente é suboficial, e está na França, afastado da Aeronáutica, trabalhando numa empresa francesa para ganhar mais, e um major que está no ICEA, um major especialista no controle de tráfego aéreo. Fomos os 3 profissionais a fazer o curso de EFTM no exterior.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Perfeito. Eu queria inclusive dizer o seguinte: V.Sa. colocou aí 3 momentos importantes em que os senhores foram convocados exatamente para responder a momentos de pico, de possível congestionamento e problemas de segurança aérea. Pelo que me lembro, foi no momento da posse do Presidente, em 2002, durante uma demonstração que envolvia a Embaixada Americana...

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Foi em 2004.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Em 2004. E, posteriormente, aquela operação escudo, que foi aquela conferência árabe no Brasil — eu vi pela sua demonstração ali. Então eu pergunto o seguinte: quem é que poderia — um oficial da Aeronáutica — dar à CPI uma comprovação disso que o senhor está nos colocando? Ou seja, o senhor está demonstrando que o Sistema Syncromax, que está entregue à empresa ATECH, não funcionou; que os senhores, com o sistema anterior, funcionaram, foram convocados para isso. Eu queria que um oficial da Aeronáutica pudesse vir à CPI demonstrar isso. O senhor poderia citar quem?

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Perfeito, posso. O Coronel-Aviador da reserva da Aeronáutica, Ricardo Nogueira da Silva, que foi meu chefe. É a melhor pessoa. Esse é um militar extremamente competente, conhecedor, como poucos, do sistema de controle do espaço aéreo brasileiro. Ele foi chefe de um dos órgãos mais complexos de se chefiar, que é o SRPV, São Paulo, ao qual está subordinado Congonhas, Guarulhos.



**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Onde está lotado atualmente?

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - O Coronel Nogueira foi “defenestrado”, entre aspas. Houve um problema político entre eles. Ele foi afastado da chefia do CGNA.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Mas na época ele pertencia a que órgão?

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Ele foi chefe do CGNA.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Ah, tá, Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea.

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Isso. Desde a concepção, quando foi criado e quando fomos para fora do CTA, como disse, o Coronel Nogueira foi chamado. Ele estava na ativa ainda. Quando ele assumiu estava na ativa. Ele ia embora cuidar da vida dele na reserva. Ele foi convidado pelo sistema, pelo DECEA, pela sua competência, a chefiar o então incipiente, nascente, CGNA, pela sua competência, pelo seu histórico. Ele deu baixa, foi para a reserva. Então, ele começou chefiando fardado. Aí ele passou para a reserva e foi contratado através do Projeto ICAO, o mesmo projeto que me pagava até dezembro de 2003. Ele foi contratado para chefiar, recebendo pelo Projeto ICAO. E ele chefiou até meados do segundo semestre de 2006, quando foi afastado, quando houve uma determinação para que os militares viessem do Rio. Quer dizer, na verdade, ele vieram a partir do começo do ano, mas o Coronel Nogueira caiu em meados do segundo semestre. Ele chefiou. Durante essas operações, quando nós mostramos competência técnica, foi quando ele chefiou o CGNA.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Ele estava no CGNA. Então, quero comunicar a Presidência que vamos também pedir a convocação do Coronel-Aviador Ricardo...

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Ricardo Nogueira da Silva. Eu queria acrescentar alguma coisinha.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - ... da Silva. do ex-CGNA?

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Do CGNA.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Ex-CGNA?



**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Ex-CGNA. V.Exa. me perguntou onde ele está hoje. Atualmente, ele está em uma empresa privada. Ele é gerente de operações, se não me engano, gerente de operações da BRA, empresa área BRA.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Tá bom.

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Só quero acrescentar mais uma coisinha, Deputado.

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

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Quero deixar bem claro o seguinte: o nosso *software* ele era até precário, porque eles mandaram a gente parar o desenvolvimento. Eu só continuei dando manutenção, mantendo-o em funcionamento. Nós tivemos de acochambar, fazer uma gambiarra — desculpe-me a expressão — para que ele pudesse fazer essas operações, já que o Syncromax não fazia e nós tínhamos uma base de dados consistente e confiável. Então, fizemos uma adaptação. Foram 2 pessoas que fizeram isso para que ele funcionasse na posse do Presidente Lula e durante a reunião de “cúpula”, aspas, Eu e o DBA, o administrador de bancos de dados do ICEA. Nós juntos trabalhamos para que o sistema fosse adaptado — um sistema que não era previsto para isso — e poder prover esse gerenciamento durante esses 2 eventos importantes. Ele tinha sido congelado, mas mesmo assim conseguimos fazer com competência esse processo.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Última pergunta, Sr. Presidente. É o seguinte: o senhor colocou aí na sua exposição que o Coronel... que o Brigadeiro Ramon, que é chefe do DECEA, teria afirmado aqui no depoimento dele que o sistema funciona de modo remoto, e o senhor colocou o contrário, que só funciona localmente, ou seja, ele tem uma limitação grande. Queria que o senhor explicasse aqui para a CPI o que é que significa isso em termos de alcance do sistema, por que não foi feito isso, por que não se atingiu esse estágio, então.

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Perfeito. Então, o que é funcionar localmente ou remotamente? Como eu falei durante a minha apresentação, no português não existe, no dicionário, esse termo. Que eu saiba, não existe localmente, mas no inglês existe *locally*. Então a gente aporuguesa muita coisa na área de informática. É o “deletar” etc. Então, localmente é funcionar só em rede



local. A gente tem uma série de computadores interligados através de um cabo de rede localmente. Hoje muitos dos senhores, com certeza, têm rede em casa. Eu tenho na minha casa uma rede local e tal, até sem fio, não precisa nem mais de fio. Então, a rede local é uma rede limitada, ela funciona só ali naqueles computadores envolvidos nessa rede. Eu posso ter uma rede mundial, como é o caso da Internet. Se eu tenho uma rede local mas me conecto à Internet, eu estou no mundo, eu estou acessando a rede mundial. Então, o que acontece? Um sistema ATFM para ser completo ele precisa ter as estações remotas dele. É assim no mundo inteiro, na Europa, nos Estados Unidos, no Japão. Não existe sistema ATFM só local; ele não serve para nada; ele pode fazer algumas coisas mas para cumprir a função dele tem que ser remoto, tem que prover a comunicação remota. Para prover a comunicação remota tem que ter o *linking*, o canal de comunicação. Então, o que acontece? O Syncromax simplesmente é uma coisa que é óbvia. Mas é um absurdo, eles não conseguiram fazer uma versão. Eles até tentaram, mas não conseguiram fazer ainda uma versão que funcione remotamente. Eles fizeram um teste que foi totalmente inviável. Na comunicação remota acontece o seguinte: o tempo de resposta é fator essencial. Não adianta eu fazer, eu clicar no botão ativado, como eu mostrei aqui, e se for remoto o sistema percorrer o *linking* de comunicação e demorar 1 minuto, por exemplo, para jogar o gráfico na frente do operador. Um minuto é tempo para caramba, é muito tempo para uma pessoa ficar esperando uma resposta. Esse tempo a gente mensura em informática, a gente preestabelece. O que é um tempo razoável para se obter a resposta? Ah, 2 segundos, 3 segundos, até 10 segundos é tolerável. Então, isso é um parâmetro técnico que vai influir numa decisão de projeto, que decide até a linguagem de programação, o sistema, o ambiente que a gente vai usar para desenvolver o sistema. Até que quebrou a cara, nesse sentido, porque eles escolheram Java e um ambiente relacionado com Java. Java é um ambiente pesado, tecnicamente pesado. E com isso eles não conseguiram fazer. O sistema funciona mal localmente, e remotamente eles não conseguiram fazer funcionar. Eles vão ter provavelmente que fazer uma nova versão. E, senhores, a minha preocupação é esta: quantos anos eles vão levar? Eles levaram 7 para fazer localmente mal-e-mal. Não é confiável nem localmente. Será que eles vão levar mais 7 anos para fazer funcionar também remotamente, já que muito provavelmente eles





vão ter que rever tudo o que eles fizeram? E tem mais, eu soube que o Sr. Cláudio Cavas, de quem o senhor acabou de falar, que pretende... O Sr. Cláudio Cavas ele é profundo conhecedor disso. Eu soube inclusive que ele — ele não vai, talvez não admita isso aqui —, que ele corroborou a minha tese de que eles tomaram o caminho errado. Eu soube de brigas internas na ATECH porque o Cláudio Cavas era defensor de que o Java não era a melhor escolha. Ele não era, eu soube disso, isso foi contado para mim. Ele também não vai admitir. É uma pena que eu não tivesse gravado. Eu não tive essa, essa, essa sabedoria, ou sei lá, esperteza de gravar. Mas em conversa para mim, o Major especialista, Eno, que hoje está na ATECH, ele me disse que houve discussões entre eles, porque o Cláudio Cavas contestava a linha de desenvolvimento da equipe na época. E ele foi voto vencido, pelo que ele me contou. É uma longa história, eu não tenho como provar isso.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Sr. Presidente. Questão de ordem, Sr. Presidente.

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

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Sr. Presidente, eu tenho procurado sempre zelar pelo andamento desta Comissão conforme o rito regimental. V.Exa.... A Ordem do Dia já está em curso. Eu solicito que V.Exa. ou suspenda a sessão e retorne após a Ordem do Dia, ou a encerre, mas nós não podemos continuar tendo oitivas com a Ordem do Dia em andamento. Isso é anti-regimental e eu gostaria que V.Exa. respeitasse o Regimento.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O Regimento será respeitado, nobre Deputado Eduardo Cunha.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Pela ordem, Sr. Presidente.

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

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Também como esta CPI tem feito, seria o caso de suspender e, ao terminar a Ordem do Dia, retornaríamos aqui com a oitiva.

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



**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Só um esclarecimento. Como é que vai ser o procedimento, Sr. Presidente.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, eu abro mão da minha inscrição desde já, para acelerar os trabalhos. E nós temos uma audiência à tarde aqui. Mas, desde já, eu já abro mão.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Às 13 horas está marcada aqui audiência com o nobre Deputado Carlos Wilson.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - E se há também a necessidade da continuação do...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Dificilmente a Ordem do Dia terminará antes de 1h. Para a gente retornar e já ter que reabrir, dar um intervalo, eu acho que vai ser definitivo. Já são 11h30.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Por isso é que eu digo que abro mão da minha inscrição.

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

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Tá bom.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Sendo assim, nós vamos agradecer ao Sr. Vinícius Lanzoni Gomes, que fez a explanação hoje aqui nesta Casa e que nos demonstrou — ficou patente para nós — o seu conhecimento, a sua competência, o seu conhecimento de causa, a sua inteligência. Lamentamos apenas que ele tenha se perdido aqui — espero que V.Sa. não se melindre com isso.

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Não, não.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Tenha se perdido em detalhes iniciais, porque aí terminou desfocando o assunto central. Mas eu pediria a V.Sa. — V.Sa. já concordou — para dar essas informações por escrito aqui. E acredito que V.Sa. poderia colaborar muito com esta CPI, se nós tivéssemos alguma dúvida nessa área para consultar V.Sa. Se V.Sa. se dispuser a isso, a CPI agradecerá.

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Sim, senhor, Excelência. Com muita satisfação me coloco à disposição dos senhores para maiores esclarecimentos. E eu faço muita questão mesmo. Se tivesse que prolongar hoje, ficar até a noite aqui, eu



estou à disposição totalmente. E podem contar comigo no que for necessário. Eu tenho imenso prazer e satisfação em colaborar. Muito obrigado pela atenção.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Essa era a nossa intenção, mas temos que cumprir o Regimento, e pelo Regimento não é possível haver sessão funcionando junto com a Ordem do Dia.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Sr. Presidente, quanto a isso, só para mais uma vez registrar que começou a Ordem do Dia. Mas a pergunta — provavelmente não terá votação — é se nós estaremos interrompendo à tarde. Não sei se haverá outra sessão na Câmara, ou até que hora irá esta, porque vou insistir, em razão do pouco tempo que nós temos agora até o recesso, em rever esse calendário.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Claro, Deputado, o problema é o Regimento. Isso já discutimos várias vezes. Quando a Ordem do Dia iniciou, eu me socorri aqui do papel para cobrir, para que ninguém se alertasse disso. Então precisamos fazer um pacto aqui entre os Parlamentares, porque em sendo eu chamado a atenção por alguns dos membros, sou obrigado a encerrar.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - No caso de ontem, por exemplo, nós tivemos a continuidade da sessão, independentemente da Ordem do Dia.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Exatamente. Ninguém reclamando, ninguém levantando a questão, passa naturalmente.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Eu queria pedir ao Deputado Eduardo Cunha que retirasse a proposta dele. *(Pausa.)* Não está presente mais aqui, infelizmente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ver se a gente chega a um entendimento para fazer um pacto aqui, porque, sinceramente, se não houver votação, nós estamos perdendo tempo, é verdade.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Mas eu acho, Sr. Presidente, que, se por parte dos Deputados Gustavo Fruet e Vanderlei Macris há o interesse de fazer ainda questionamentos ao depoente, nós poderemos iniciar os trabalhos. Assim que acabar a Ordem do Dia podemos retomar os trabalhos aqui com o depoimento.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Mas nós não queremos atrapalhar a programação. O Deputado Carlos Wilson está convocado para as 13h. Eu acho que para uma coisa atrapalhar a outra não seria correto.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - É que é a terceira vez já. É por isso. E há um certo rigor em determinados depoimentos. Eu entendo a posição de V.Exa. em cumprir o Regimento. Hoje eu nem estava inscrito. Mas é que, no decorrer dos depoimentos, certas informações podem ser proveitosas. Essa é a preocupação.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - É, mas eu quero dizer que nós temos feito bons acordos aqui. Quero respaldar aqui o Presidente, porque nós temos feito bons acordos no sentido de que, quando há o interesse de retomar depois, posteriormente... Nós já fizemos aqui com o Dr. Fernando Perrone, que era ex-Presidente da INFRAERO. Já tivemos com outras pessoas aqui essa questão de interromper quando tem Ordem do Dia, e retomar depois, seguindo normalmente as oitivas. Então eu acho que isso é perfeitamente possível de realizar, sem prejuízo dos questionamentos e das perguntas a serem realizadas. É claro que o Presidente, Deputado Gustavo Fruet, quando instado a cumprir o Regimento Interno da Casa, ele necessita fazê-lo. Agora isso... Pelos acordos que nós temos aqui, encerra, interrompe, e quando terminar a Ordem do Dia, retoma e faz os questionamentos que porventura estiverem sendo feitos.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Não estou questionando nem a sua conduta nem a do Presidente, é que será previsível uma questão de ordem, às 13h, se começarmos a ouvi-lo novamente. Será previsível a questão de ordem, porque entendemos que do Deputado Carlos Wilson tem a prerrogativa de marcar data, horário e local. Então, se nós retomarmos, seguramente alguém vai apresentar uma questão de ordem.

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

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Foi marcado o depoimento às 13h?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Às 13h.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Com deliberação até... Matéria constitucional e regimental.

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

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



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

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Só para contribuir, ou tentar contribuir. Nós não poderíamos, a partir de hoje, por exemplo, quando acontecer um episódio desses de ter que suspender e não poder voltar pela parte da tarde, por conta de um outro depoimento, tornar este depoimento como suspenso e marcar a continuação para uma outra data? Por exemplo, a vinda do Brigadeiro Vilarinho aqui é muito importante. Então ele poderia vir depois da vinda do Brigadeiro Vilarinho. Ficaria o depoimento como suspenso e, depois, nós iríamos chamá-lo de volta. Não sei, poderia ser uma, uma, uma... Apenas como contribuição. Se V.Exa. achar que...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não, com certeza. É boa a intenção de V.Exa. A Mesa acata essa contribuição e vai proceder assim: vamos suspender o depoimento do Sr. Lanzoni...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Não inviabilizando o depoimento do Deputado Carlos Wilson...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Exatamente. Quer dizer, se houver necessidade depois.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Se houver necessidade.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Perfeitamente. Não precisará apresentar um outro requerimento porque não foi encerrada...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - E me permita, Presidente. É importante que o Dr. Marcos ouça isso. Se não houver necessidade aí teria que ser feito o término do depoimento dele para que ele pudesse futuramente assinar. Não é isso?

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

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Pode ser que nem haja essa necessidade da volta dele aqui.

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

Deputado Miguel Martini.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Com esse acordo que foi feito... Só para dizer que acabei de voltar de lá. Eu fui marcar presença, e o número é muito pequeno. Provavelmente não vai seguir a reunião de lá, a menos que fique só em



debate. Então a reunião daqui ainda poderia continuar. Mas eu acho boa essa proposta do Deputado Vic de ouvirmos o Brigadeiro Vilarinho e ele retornaria, porque até uma informação se complementa com a outra. A segunda questão é que ele pudesse deixar, desde já, quaisquer dúvidas que ele tenha. Poderia deixar aí com os Deputados, com o Presidente, e que até subsidiasse para que na oitiva do Brigadeiro Vilarinho já tivéssemos até mais fundamento para isso, uma vez que se essa demonstração for apenas aquilo que o senhor mostrou ali, enfim, está desfocado, precisaríamos focar melhor essa questão. É isso.

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Não entendia o que o senhor disse... Eu não entendi o que o senhor pediu que eu apresente. Desculpe, Excelência.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Repito: se tem, se existe alguma coisa ou de irregular ou em desacordo com o melhor funcionamento do sistema que V.Sa. percebeu que pudesse passar para nós. Porque, na medida em que nós vamos ouvir o Brigadeiro Vilarinho, nós teríamos subsídios para dirimir dúvidas que teriam ficado na sua fala de hoje, porque aí, na volta, nós poderíamos já ter o contraponto da questão.

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Bom, aí eu pergunto para o senhor, Excelência: o material que eu estou deixando lá não é suficiente? Eu não entendi o que... Eu tenho... Eu forneço o que o senhor necessitar, mas eu não estou entendendo...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Ele já está deixando o material, nobre Deputado Miguel Martini.

Então, sendo assim, nós vamos suspender a sessão, retornando às 13h com o depoimento do nobre Deputado Carlos Wilson, ex-Presidente da INFRAERO.

**O SR. VINÍCIUS LANZONI GOMES** - Eu queria... Eu posso falar ainda, Presidente? Bom, eu não sei se eu... Eu queria saber agora. Eu fiz a minha parte, agora eu vou sofrer retaliação da Aeronáutica...

*(A reunião é suspensa.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Reabertos os trabalhos.

Já se encontra sentado aqui à mesa o nobre Deputado Carlos Wilson, que irá prestar depoimento hoje à tarde, aqui, nesta Comissão. Para atender às



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

*“Compromisso oral.*

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

Nós, aqui, regimentalmente, concedemos o prazo de 20 minutos para o depoente fazer a sua explanação, se julgar necessário, sendo que esta Presidência tem sido bastante flexível e tolerante com esse tempo. Em passado recente, hoje pela manhã, o depoente usou, aproximadamente, 1 hora e 30 minutos. Então, Deputado Carlos Wilson, V.Exa. se sinta à vontade para usar o tempo necessário, para que V.Exa. torne clara a sua explanação.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Sr. Presidente, só para esclarecer.

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

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Na reunião pela amanhã, nós suspendemos, pela Ordem do Dia. Ou V.Exa. vai continuar aquele depoimento? Ou foi encerrado aquele depoimento? É só para um esclarecimento.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O depoimento foi suspenso e, se houver necessidade de algum esclarecimento futuro, nós, então, poderemos convocá-lo, porque não foi encerrado o depoimento dele.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Pois não, Sr. Presidente.

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

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - E nós não poderíamos dar como encerrado, já que não houve mais a necessidade de se chamar...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Poderemos dar por encerrado.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Já resolvendo aqui na Comissão. O que V.Exa. acha? Ouvindo V.Exa., ouvindo o Plenário, claro, se não houver mais necessidade do novo depoente...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - É melhor deixar assim.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Deixa assim, não é? Até que... Está bom.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Bom, então vamos passar a palavra ao nobre Deputado Carlos Wilson, para que ele faça sua exposição, se julgar necessário. Com a palavra.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Antes de tudo, eu quero tranquilizar a Comissão de que eu não usarei, como o depoente anterior, tanto tempo, 1 hora e 30 minutos, para não incomodar tanto as Sras. e os Srs. Parlamentares. Meu caro Presidente Marcelo Castro; meu caro Relator Marco Maia; Sras. Deputadas presentes — na pessoa da Deputada Solange Amaral, eu saúdo todas as Deputadas que compõem a nossa Casa; Srs. Deputados; minhas senhoras e meus senhores, em primeiro lugar, eu gostaria de lembrar, Presidente Marcelo Castro, que, quando se começou a coletar assinaturas para formalização da chamada CPI do Apagão Aéreo, eu procurei um dos seus primeiros signatários, o Deputado Otávio Leite, fazendo a solicitação para que o meu nome constasse como um dos apoiadores daquela CPI. O Deputado Otávio Leite, sempre muito gentil, sempre muito cordato, agradeceu a deferência, mas disse que já tinha colhido as assinaturas suficientes para ser instalada a chamada CPI do Apagão Aéreo. Digo isso para ficar bem claro que, em nenhum momento, eu me coloquei contra a chamada criação da CPI do Apagão Aéreo, até porque entendia que, mesmo a INFRAERO não tendo maiores vinculações com o tráfego aéreo, a não ser na parceria que tem junto com o Comando da Aeronáutica, como ex-presidente da empresa, cabia a mim, até por uma questão ética, colocar-me à disposição aqui, do Parlamento, da Casa a qual eu pertenço, para prestar quaisquer esclarecimentos. Eu faço isso, digo isso na minha introdução, porque eu quero iniciar minhas palavras dizendo que comecei a minha vida pública nesta Casa, há mais de 32 anos, e esta é a quarta vez que venho ocupar, honrosamente, uma cadeira de Deputado Federal, representando o Estado de Pernambuco. Fui Vice-Governador de uma pessoa, com quem aprendi muito, uma das lideranças mais importantes da história contemporânea deste País, o Governador Miguel Arraes. Ocupei esse cargo durante 3 anos. Fui Governador, Deputado Valverde, durante 1 ano, do Estado de Pernambuco; fui Senador da República, durante 8 anos, onde ocupei o cargo, honroso para mim, de Primeiro Secretário do Senado Federal, que é, como aqui na Câmara, o cargo que cuida da parte administrativa daquela Casa; e tive a honra de





ser também Secretário Nacional de Irrigação no Governo do Presidente Itamar Franco. Mais recentemente, meu caro Relator, Deputado Marco Maia, eu presidi, por 3 anos, a Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária — INFRAERO. E confesso que aprendi muito, meu caro Deputado Gustavo Fruet. Iniciei minhas experiências aqui no Congresso, vivendo o dia-a-dia do plenário e das Comissões desta Casa, porque entendo que o Parlamento é o verdadeiro respiradouro do País, de que a representação tem no seu mais vivo... tem na sua representação o seu mais vivo significado. Mas no momento político que atravessamos, com tantas incompreensões e disputas políticas, em que denúncias passam a ser verdades, mesmo que não tenham o menor fundamento, antecipam-se julgamentos, não se aprofundam fatos. E por isso, eu peço, com muita humildade, serenidade e isenção, àqueles que me ouvem, tanto os novos Deputados quanto aqueles que são os velhos companheiros, que me conheceram nesta Casa há tantos anos... A INFRAERO, meu caro Presidente Marcelo, é uma empresa estatal exemplar, exemplar, e tem como finalidade principal implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infra-estrutura aeroportuária, conforme lhe é atribuída pelo Ministério da Defesa, ao qual é vinculada. Esta empresa exemplar conta com quase 35 anos de atividade. Eu a presidi, Deputada Luciana Genro, apenas por 3 anos, mas digo, também com muita satisfação, que considero os mais produtivos daquela empresa. A linha que respaldou, Deputado Gustavo Fruet, a atuação do Governo do Presidente Fernando Henrique em relação à INFRAERO... Aqui eu quero destacar o trabalho desenvolvido, com muito zelo, com muita competência, pelos presidentes que me antecederam, o Dr. Fernando Perrone, que aqui já esteve nesta CPI, e o Dr. Orlando Boni, que foi quem me transmitiu o cargo de Presidente, mas que, infelizmente, ele não vai poder prestar depoimento nesta CPI, porque ele já não se encontra no nosso mundo. Mas, mesmo assim, quando eu assumi a INFRAERO, eu o convidei para exercer o cargo de Assessor 1 da empresa, no que se refere à internacionalização da INFRAERO. Vale lembrar que, nesse período anterior, em torno de 2 mil a 2.500 funcionários foram estimulados, através de um programa de demissão voluntária a saírem da empresa. E não foram funcionários apenas administrativos, funcionários técnicos, da mais alta competência da empresa, que foram estimulados para que saíssem da empresa. Mas quando eu fui



convidado pelo Presidente Luiz Inácio Lula da Silva para assumir a INFRAERO, eu recebi, Deputado Otavio Leite, uma missão inteiramente diferente do que tinha sido a missão dos meus antecessores: a de reforçar a infra-estrutura dos nossos aeroportos, com um programa volumoso de obras, visando à modernização dessa base aeroportuária. Construimos novos terminais de passageiros. Ampliamos muitos outros, construimos e ampliamos pistas, pátios de aeronaves, edifício-garagem e terminais de carga. E agora eu fico a imaginar, meu caro Presidente, que muito se fez, muito se trabalhou nesse tempo, mas o que aconteceria com a chamada crise do apagão aéreo se não tivesse havido todo esse esforço para preparar o quadro aeroviário em nosso País, no transporte de passageiros e no transporte de cargas? Só um lembrete, Deputado Eduardo Cunha, estamos crescendo — e aqui foi dito por outros depoimentos — quase 20% ao ano no transporte de passageiros e em torno de 10% no transporte de cargas. Para que os meus pares tenham uma idéia deste volume de trabalho, eu quero destacar que nós iniciamos, nesses 3 anos, algumas obras que coloco como da maior importância. Começo por Macapá, passando para Fortaleza — onde iniciamos a Torre de Controle, para dar mais segurança ao aeroporto de Fortaleza e o terminal de carga —, João Pessoa, Goiânia, Vitória, Santos Dumont. E aqui, vendo a Deputada Solange Amaral e o Deputado Otavio Leite, eu me lembro de quantas e quantas vezes eu fui ao Rio de Janeiro procurar o Governador César Maia para... o Prefeito César Maia. Do Prefeito César Maia, que eu tanto prezo, recebi todo carinho, todo estímulo para que eu iniciasse a obra dos Santos Dumont. E ele, com aquela franqueza que lhe é muito peculiar, me dizia: *“Carlos Wilson, essa obra sai mesmo? A Governadora Rosinha era inteiramente descrente em relação à obra do Santos Dumont, porque achava que o Governo do Presidente Lula não tinha nenhum interesse em fazer maiores investimentos no Rio de Janeiro. E eu dizia, tanto ao Governador César Maia quanto à Governadora Rosinha: “Podem ter certeza que o novo terminal de passageiros do Aeroporto Santos Dumont ficará pronto para os jogos Pan-Americanos”.* Ele está lá, pronto, é a primeira obra inaugurada para os jogos Pan-Americanos, que, senão me engano, serão iniciados no dia 13 de julho. E como foi difícil fazer aquela obra, porque o carioca gosta de discutir isso. Em tudo o carioca gera polêmica. Eu me lembro que o jornalista — a quem eu prezo e por quem tenho a maior admiração, um dos maiores



jornalistas deste País — Elio Gaspari, todo domingo, na coluna dele, ele batia, dizendo que era um absurdo, como é que ia se constituir um caixote lá, o Aeroporto Santos Dumont, em uma das áreas mais bonitas do mundo, que é a Baía da Guanabara. Aí, eu fui um dia pedir a ele que me recebesse em São Paulo. Eu fui a São Paulo, almocei com o jornalista Elio Gaspari e ele disse: *“Não me convence. Esse povo da Aeronáutica tem mania de fazer aeroporto feito caixote. Vocês vão estragar a Baía da Guanabara. O Charme — e Gabeira também dizia isso — O charme do Santos Dumont é andar na pista para pegar o avião e olhar o Pão de Açúcar.”* Só que o Aeroporto de Santos Dumont foi construído — está lá para ser inaugurado oficialmente na próxima segunda-feira, pelo menos foi isso que me informaram. E a vista ainda está mais bonita, do Pão de Açúcar e da Baía da Guanabara. Com isso, eu quero dizer como é difícil você administrar uma empresa como a INFRAERO. Mas aí, o Elio Gaspari, meu caro Marco Maia, dizia: *“Nada, isso aí, esse projeto já é um projeto antigo. Esse projeto já é um projeto antigo. E esse projeto vai acabar com o antigo terminal de passageiro do Santos Dumont, que é tombado.”* É tombado um resto do Aeroporto Santos Dumont, meu caro Presidente, porque o Aeroporto Santos Dumont, como muitos sabem, pegou fogo mais da metade. Respeitamos o tombamento. Está lá, nós vamos continuar a obra. A INFRAERO vai continuar a obra de preservação do antigo terminal, que é também um projeto fantástico executado pelos irmãos Roberto — é um escritório de arquitetura antigo: Maurício e Roberto, antigos no Rio de Janeiro. Fizemos também, e como foi difícil fazer obra em Congonhas... Lá em São Paulo era o Movimento Defesa São Paulo, era ONG de tudo que era lugar a questionar a obra. Quanto à periferia do aeroporto, meu caro Valverde, do Aeroporto de Congonhas, o povo dizia: *“Não faz porque ninguém agüenta mais o barulho, o ruído de aviões aqui no Aeroporto de Congonhas.” “Vão aumentar a pista?” “Não, não vamos aumentar a pista”.* E fizemos várias audiências públicas, lá no Aeroporto de Congonhas. Finalmente se convenceu o Movimento Defesa São Paulo, que era coordenado pela Dra. Regina Monteiro. E nós fizemos a obra. Era uma obra, meu caro Deputado Gustavo Fruet, em que se começava a trabalhar a meia-noite e se encerrava às 6 da manhã, porque o aeroporto só tinha autorização de fazer a obra neste período. Porque, a partir das 6 da manhã, o aeroporto tinha que estar limpo, funcionando,



como se não existisse obra, porque começava pouso e decolagem no Aeroporto de Congonhas. Está lá, fizemos a primeira etapa do Aeroporto de Congonhas. Petrolina — e eu vejo aqui o Deputado Fernando Bezerra Filho. Nós demos continuidade, meu caro Deputado Armando Monteiro, de Pernambuco, ao reforço e à ampliação da pista lá de Petrolina. Contrato esse que não foi assinado na minha administração; herdei da administração anterior. E mais, meu caro Marco Maia, nós concluímos as seguintes obras que não foram licitadas. Não foram licitadas sob a nossa administração, mas foram respeitados nos contratos legítimos da administração anterior. Como, por exemplo, meus caros Deputados Edgar Moury Fernandes, Eduardo da Fonte e Carlos Eduardo Cadoca, o aeroporto de Recife, quando assumi a INFRAERO, tinha um terço do aeroporto feito da cidade de Recife. E eu me lembro que eu perdi a eleição de Senador. Eu fui candidato a Senador, em 2002 — uma eleição muito dura —, perdi para meus adversários Marco Maciel, Sérgio Guerra, apoiados pelo Governador Jarbas Vasconcelos. Adversário de Jarbas, tinha gente que dizia: *“Agora a revanche vem aí, Carlos Wilson assumiu a INFRAERO, vai retomar a obra de Recife.”* Retomar como? Porque a execução do Aeroporto Internacional dos Guararapes — Gilberto Freyre —, da obra daquele aeroporto era feita pelo Governo do Estado. Os recursos, na sua grande maioria, Deputado Armando Monteiro, eram repassados pela INFRAERO. Aí, eu assumo a INFRAERO no dia 13 de janeiro. Na primeira visita a Recife, peço uma audiência ao Governador Jarbas. E digo ao mesmo: *“Governador, nós somos adversários políticos, mas o interesse de Pernambuco é um interesse que está acima de qualquer divergência política. Nós vamos tocar esta obra até com mais agilidade do que ela foi tocada anteriormente”*. Recife, para quem a conhece hoje, tem um dos aeroportos mais bonitos do Brasil, que é o Aeroporto Internacional dos Guararapes Gilberto Freyre. Fizemos o Aeroporto de Maceió. Quando assumi, Deputado Ivan Valente, o Aeroporto de Maceió tinha apenas 2% de obra realizada. O Governador era do PDT. Era o Governador Ronaldo Lessa, que também não era correligionário do Governo que tinha sido eleito em 2002. Fui ao Governador Ronaldo Lessa. O contrato do Aeroporto de Maceió dizia: o Estado entra com 50% dos recursos; EMBRATUR entra com 30% dos recursos e INFRAERO, com 20% dos recursos. O Estado de Alagoas nós sabemos que tem uma situação financeira bastante difícil.



Não levamos em conta conotação partidária. Concluimos o Aeroporto de Maceió, que também é um dos aeroportos mais bonitos do Brasil. O Governo Federal entrou com 98% dos recursos do Aeroporto de Maceió e o Governo de Alagoas, apenas com 2%. Concluimos também a primeira etapa, como disse, do Aeroporto de Congonhas. Campinas, lá em Viracopos, concluimos a primeira etapa. Cuiabá, que era uma obra difícil, a empresa que tinha ganho a licitação, ela tinha encontrado dificuldades porque mergulhou no preço e não conseguiu honrar o contrato. Obra difícil, mas concluimos a obra de Cuiabá. Manaus. O terminal de cargas de Manaus, e é muito importante a carga de Manaus, tinha lá um terminal que se arrastava por mais de 6 anos para ser concluído. Nós concluimos. Brasília, Deputada Luciana Genro, aqui só existia um terminal de passageiros. Nós construímos o segundo terminal de passageiros. Mesmo assim, nós que ocupamos tanto o Aeroporto de Brasília sabemos que ele está inteiramente esgotado. Proporcionalmente, o lugar do Brasil em que mais cresce a aviação comercial é o de Brasília. Mas fazer o terminal e o Aeroporto de Brasília ficar com uma só pista era muito pouco. Uma só pista tinha o Aeroporto de Brasília. Quem é Deputado mais antigo sabe que, muitas e muitas vezes, nós ficávamos sobrevoando 50, 60 minutos sobre o Aeroporto de Brasília porque não se tinha autorização da torre. O que se alegava, naquela época, é que uma pista só não atendia a demanda, que era profundamente exagerada. Essa obra nós concluimos, mas foi muito difícil concluir a obra da segunda pista de Brasília. Dez anos demoraram para a conclusão dessa pista complicada, porque o IBAMA, rigoroso; complicada também porque os moradores do entorno do Aeroporto de Brasília entendiam que a segunda pista iria aumentar o ruído lá, do Aeroporto de Brasília. Fizemos. E conto até uma história que custou muito à INFRAERO. Até um lobo guará, meu caro Relator Marco Maia, na obra de execução na pista, foi atropelado. A obra passou 20 ou 30 dias parada porque o IBAMA exigiu que se consertasse a pata desse lobo guará. A INFRAERO gastou alguns recursos da INFRAERO e o lobo, graças a Deus, está vivo. Está aqui no zoológico de Brasília. Aqui fica para contar a história do lobo. Fizemos o Aeroporto de Campina Grande. Quando assumimos a INFRAERO, a obra estava parada e a Prefeitura, quebrada, dizendo que não tinha condições de entrar com a contrapartida. A INFRAERO modificou o convênio, entrou com a contrapartida e o aeroporto foi inaugurado.



Fizemos, novamente, Petrolina, a reforma do terminal de passageiros. Fizemos Joinville, em Santa Catarina; Navegantes, Uberlândia. E fizemos uma coisa que me gratifica muito, meu caro Presidente: a elaboração do primeiro projeto arquitetônico, através de concurso público, que foi feito na história da INFRAERO. Concurso público com mais de 260 arquitetos participantes, para discutirmos e elaborarmos um projeto arquitetônico que qualifico, na minha avaliação, como o mais bonito dos aeroportos, que vai ser o Aeroporto de Florianópolis, em Santa Catarina. Isso se deveu — e quero dizer com muita clareza da dedicação dos funcionários que integram a INFRAERO, o seu quadro funcional, existente em 27 Estados do País. Trabalhamos demais, conseqüentemente, nos expusemos demais, pois o gestor público, hoje, que atende de uma só vez à quantidade de obras que atacamos, fica exposto de tal forma que passa a ser alvo de denúncias infundadas e caluniosas como as que me trouxeram hoje até a esta CPI. Mas tudo vale a pena quando se trabalha com honestidade e pensando no bem do País. Esse empenho, entre muitos reconhecimentos que recebi da mídia, muitos diziam que a INFRAERO era a empresa do Governo, a estatal do Governo que mais dava alegria ao Presidente Lula, porque, se pouco ele inaugurava — na avaliação da mídia — outras obras, quase todo mês, ou de 2 em 2 meses, tinha uma obra da INFRAERO para ser inaugurada pelo País. Parlamentares que eu recebia sempre, Senadores e Deputados, diariamente, na INFRAERO, elogiavam o trabalho desenvolvido pelos funcionários da INFRAERO. Destaco aqui um desses elogios: o do próprio Presidente Lula que, ao inaugurar, em dezembro de 2005, salas e pontos de embarque no Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, disse — e aqui abro aspas: *“Eu não sei se em algum momento da história dos aeroportos brasileiros, algum presidente da INFRAERO atacou, de uma só vez, uma quantidade de obras igual às que o Carlos Wilson colocou em andamento”*. E logo depois S.Exa. continuou dizendo: *“O dado concreto é que o Carlos Wilson, nesses 2 anos e meio, deve ter, entre conclusão e obras e novos contratos, investido, praticamente, 2 bilhões e meio de reais, uma quantia razoável para um país que não tem toda a capacidade de investimento que precisaria ter”*. Esses investimentos, meu caro Deputado Vaccarezza, geraram, no País, mais de 50 mil empregos diretos e indiretos. Implantamos projetos sociais em todos os aeroportos da INFRAERO, atendendo a



mais de 15 mil crianças carentes que vivem em torno dos aeroportos, nas áreas de informática, de esportes, de cultura e de lazer. Aqui destaco, inclusive, que quem hoje responde pela área da INFRAERO social é o Dr. Nelson Ribeiro, que foi diretor de administração da empresa e é um funcionário de mais de 32 anos na INFRAERO. Ele, hoje, é quem coordena os projetos sociais da INFRAERO. Quando aqui chegava eu perguntava a ele como é que estão os nossos projetos sociais. E ele dizia: *“Todos bem. Estamos com mais de 65 projetos implantados no País”*. Somam a 67 os aeroportos da INFRAERO, entre os quais, 30 são aeroportos internacionais. A capacidade da rede INFRAERO, Presidente, meu caro Relator, instalada anual, digo, a capacidade instalada da INFRAERO anual atualmente é de 118 milhões de passageiros/ano e o movimento de passageiros bateu, só no ano de 2006, ultrapassou 102 milhões de passageiros. Já foi superior, como disse antes, a 102 milhões de passageiros. Com esses dados, já se percebe que estamos no limite do esgotamento da nossa capacidade instalada. O Presidente Lula lançou, em janeiro, o PAC, o Programa de Aceleração do Crescimento, no qual destina 878 milhões de reais apenas para empreendimentos de engenharia e manutenção para o ano de 2007. Até 2012, o Governo anuncia que serão aplicados 3 bilhões de reais, aumentando em 40 milhões a capacidade de passageiros/ano nos aeroportos da INFRAERO. Que me desculpe do Presidente Lula, mas é muito pouco. Se for mantido o crescimento de 20% ao ano que está sendo anunciado, em pouco mais de 2 ou 3 anos, estaremos completamente esgotados com os investimentos anunciados no Programa de Aceleração do Crescimento. E nós não podemos permitir que o caos aéreo que tomou conta do nosso País a partir do acidente com o jato Legacy e o avião da Gol, que vitimou, lamentavelmente, 154 pessoas, venha a acontecer nos aeroportos. E aqui quero também destacar um ponto que pouca gente sabe: naquele avião da Gol, que veio a vitimar 154 pessoas, Deputado Valverde, havia 3 funcionários da INFRAERO, que estavam trabalhando em Manaus e que estavam retornando para Brasília: o tesoureiro da empresa, o Dr. Juvêncio, um outro funcionário também da área financeira, o Esdras, e o Júlio, que era da parte administrativa. E a eles eu quero também render a minha homenagem por mais de 20 anos que cada um dedicou de trabalho à INFRAERO. É imperioso — e aqui eu quero pedir também à Câmara, que preserve a INFRAERO ante a tantas críticas e



denúncias despropositadas, que resguarde a dignidade da instituição para os desafios que continuará a enfrentar nesse salto gigantesco de renovação, de reestruturação e de ampliação de todo o quadro aeroviário. É necessário e urgente que se discuta o melhor aproveitamento da malha da aviação comercial no Brasil. Temos de ter coragem, meu caro Deputado Gustavo Fruet, de rediscutir horários de vôos e horários de picos nos aeroportos. Não podemos aceitar, meu caro Deputado Pepe, pressões de empresas que, antes de pensar no Brasil, estão pensando no lucro. A qualidade dos serviços prestados fica comprometida com os atrasos de vôos, com efeitos cascata, com *overbooking* de companhias aéreas, fatores que não são de responsabilidade da INFRAERO. Vamos ter coragem de discutir questões, como fizemos, viabilizando Confins e viabilizando o Galeão, Deputado Otavio Leite, que estavam abandonados, e tendo aeroportos centrais somente para ponte aérea e vôos de pequenas distâncias. Quando nós assumimos a INFRAERO — e a Deputada Solange sabe disso —, o Galeão estava completamente abandonado, os concessionários entregando as concessões porque não tinha movimento. O ICMS do Rio de Janeiro passou a ser o ICMS mais caro de combustível de avião. Os vôos internacionais foram deslocados para São Paulo. O Aeroporto Santos Dumont era um inferno, com capacidade de 2 milhões de passageiros, operava com 6 milhões de passageiros, correndo risco e colocando em risco os usuários do Aeroporto Santos Dumont. Foi uma luta dura. Contamos com o Governo do Estado e com a Prefeitura, enfrentamos a má vontade das companhias aéreas, porque era mais fácil levar passageiro para o Santos Dumont, e sempre havia a alegação: *“Não dá para levar vôos de longa distância, domésticos, para o Galeão, porque tem a linha vermelha. Vai morrer muita gente, vai ter tiroteio, e, aí, vai ser uma coisa muito séria”*. Bancamos, discutimos — o Deputado Otavio Leite sabe disso — e viabilizamos o Aeroporto do Galeão, viabilizamos o movimento do Aeroporto do Galeão. Agora é preciso ser dito: o Aeroporto do Galeão, como estava completamente abandonado, não tinha movimento. Precisa que seja feito. E foram deixados, no nosso tempo, projetos prontos para se licitar de recuperação do Terminal 1 do Galeão, que é um terminal importante e que enfrenta sérios problemas de infra-estrutura. O Aeroporto de Confins, lembrei ao nosso querido amigo Aécio Neves, neto do ex-Presidente Tancredo Neves, tem o nome de





Tancredo Neves. E, conversando com o Governador Aécio, eu disse a ele: “Governador, o Dr. Tancredo, com certeza, não vai nos perdoar se a gente deixar que o Aeroporto de Confins continue lá abandonado, e a gente não conseguir reabilitar o Aeroporto de Confins”. É um aeroporto construído há 30 anos, e se dizia que era uma obra faraônica que foi construída. O acesso é precário. Disse para o Governador Aécio: “Só vamos viabilizar o acesso se empurrarmos os vôos da Pampulha para o Aeroporto de Confins”. Foi feita a mesma coisa com os vôos da Pampulha: os vôos foram transferidos para o Aeroporto de Confins, e o aeroporto foi viabilizado. Na semana passada, nós mostramos que nós tínhamos razão. Estava o Governador Aécio, estava o Prefeito Fernando Pimentel, estava o Presidente Lula inaugurando a duplicação, a melhoria da Avenida Antônio Carlos, que é uma das vias de acesso para o Aeroporto de Confins, lá em Belo Horizonte. E vamos ter coragem de fazer uma coisa que eu já vi muita gente querendo criar dificuldade: não permitir que o Aeroporto de Congonhas opere com mais de 12 milhões de passageiros/ano. O Aeroporto de Congonhas opera hoje com quase 20 milhões de passageiros/ano. Com toda reforma, meu caro André Vargas, toda reforma que se fizer em Congonhas, a capacidade é de 12 milhões de passageiros. Nós não temos condições de penalizar a população de São Paulo com um aeroporto esgotado, como é o Aeroporto de Congonhas, com esses 20 milhões de passageiros. E, aí, entra também aquilo que nós não partidizamos. Nós não politizamos a INFRAERO. Quantas e quantas vezes, como Presidente da INFRAERO, eu fui a São Paulo conversar com os Secretários do Governador Geraldo Alckmin para discutir PPP para o acesso ao Aeroporto de Guarulhos e acesso para o Aeroporto de Campinas. A gente tem de ter coragem de ter um trem-bala ligando a cidade de São Paulo tanto para aquele que vai ser, daqui mais 50 anos, o aeroporto mais importante do Brasil, que vai ser o Aeroporto de Viracopos, como nós temos de dar condições ao Aeroporto de Guarulhos, porque o acesso a Guarulhos, com o trânsito de São Paulo, se não for através de um transporte rápido, é impossível que se faça. Mas essa parceria tem de ser feita independente de questões partidárias. Isso não é obra só de Governo Federal. Ela tem de ser com o Governo de São Paulo. Tem de se procurar o Governador José Serra, tem de se procurar o Prefeito da cidade de São Paulo e os Prefeitos envolvidos com esse acesso aos 2 aeroportos. Quero



destacar também os procedimentos utilizados pela INFRAERO nas licitações para construção, ampliação e renovação de aeroportos e também aquisição de equipamentos, que estão sendo examinados pelo Tribunal de Contas da União em razão das prestações de contas anuais, de auditorias e de representação, principalmente de empresas perdedoras nas disputas licitatórias na INFRAERO. Por nossa iniciativa — e eu quero chamar bem atenção disso —, instalou-se na INFRAERO uma auditoria permanente para verificação rigorosa de todos os procedimentos na larga e complexa faixa de atuação da empresa. Demos início a um processo de transparência; aumentamos significativamente o número de auditores — isso, inclusive, foi destacado aqui pelo meu sucessor, o Brigadeiro José Carlos Pereira —, criamos a Ouvidoria da INFRAERO — e aqui se encontra o responsável por ela, o Dr. Aluizio Torrecillas — para que pudéssemos melhor ouvir os nossos usuários. E quem usa o aeroporto nessa confusão que se enfrenta, quando procura a INFRAERO é sempre para se queixar de atraso de vôo, o que não é de responsabilidade da INFRAERO; é para se queixar de alguma coisa relacionada a outros órgãos. Mas a Ouvidoria tem a obrigação — e o Aluizio estava me falando — de encaminhar para os outros órgãos as reclamações que são recebidas nos nossos aeroportos. Mas reconheço que ainda é muito pouco. Nós, que vivemos ocupando aeroportos, temos de entender que muita coisa ainda precisa ser feita. Como Presidente da INFRAERO, sempre obedeci aos pareceres técnicos de setores competentes da empresa, aos pronunciamentos de sua área jurídica, às diretrizes dos órgãos de controle interno e externo, pelo respeito que sempre devotei à lei e pela busca, em que sempre persisti, da legalidade, da legitimidade e da economicidade dos atos da minha gestão. Quero deixar aqui também claro: o TCU, meu caro Presidente, não concluiu nenhum processo, nenhum processo, Deputado Gustavo Fruet, relacionado à nossa gestão na INFRAERO. Não só não concluiu como nem iniciou oitavas, não iniciou, em defesa de ninguém, nos processos da nossa administração que se encontram no Tribunal de Contas da União. E já se dava notícia pelos jornais, sempre de forma bem alarmante, de relatórios preliminares, relatórios preliminares do TCU como se fossem relatórios definitivos. Quero deixar bem claro que não é de se estranhar que empresas públicas, Deputado Otavio Leite, sejam sempre auditadas pela Corte de Contas do nosso



País. Estranho seria se não fizesse, tendo em vista a missão constitucional daquele Tribunal de zelar pela boa aplicação e gestões dos bens públicos, esse tipo de ação. Sem querer fazer comparação, e não tem por que fazer comparação, porque tenho orgulho de dizer que, como Presidente da INFRAERO, a tenho na condição de uma empresa exemplar. A PETROBRAS, a ELETRONORTE, os Correios têm muito mais processos preliminares tramitando naquele Corte do que a INFRAERO. Quero citar uma nota que não foi divulgada, pelo menos eu não vi. Em março passado, quando se começou a falar em CPI do Apagão Aéreo, o TCU soltou uma nota, que não foi divulgada por nenhum meio de comunicação. O TCU divulgou a nota — aspas: *“Em vista da importância dos temas ligados à fiscalização da INFRAERO”* — fecha aspas —, que — abre aspas — *“nenhum dos processos mencionados recentemente pela imprensa foram julgados pelo Tribunal de Contas da União”*, fecha aspas. Como disse no início da minha exposição, com recontraos, Deputado Gustavo Fruet, em andamento e os nossos, procurei auditorias e o próprio TCU.guardo confiante, meus caros Deputados, o julgamento desses processos, com a serenidade de quem, orgulhoso do seu passado de Parlamentar e de homem público, se sente confortado em prestar contas de seus atos. Bem, minhas caras Deputadas e meus caros Deputados, eu me coloco à disposição para responder a quaisquer perguntas dos meus nobres pares. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Nós queremos agradecer e parabenizar o nobre Deputado Carlos Wilson pela sua exposição ampla, profunda e clara, prestando contas a esta CPI da sua gestão à frente da INFRAERO.

Passaremos, então, à parte dos questionamentos.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Sr. Presidente, pela ordem.

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

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Sr. Presidente, ao início da exposição do Deputado Carlos Wilson, houve uma citação específica à minha pessoa. E eu devo, por um dever de consciência, fazer um registro rapidamente...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. tem todo o direito, porque foi citado, nobre Deputado.



**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Vou, então, fazer um registro rapidamente, duas palavras. Esta CPI só foi possível que se viabilizasse por questões muito peculiares que talvez não se reproduzam tão facilmente no Parlamento — início de mandato, Governo não formatado ainda a sua base, com os Deputados renovados em quase 50%, todos Deputados sensíveis à matéria por conta de várias e várias eclosões de crise. Mas o fato é que, quando nós — eu e o Deputado Macris —, percorremos aqui no plenário na busca de apoimentos, obtivemos uma espontânea adesão múltipla, do ponto de vista partidário, das bancadas, da Federação etc. Impressionante! As assinaturas foram todas colhidas numa tarde, muito mais do que as 171 necessárias — não, 230, que baixaram para 216 por conta de superposições. O fato é que aquele cenário, aquelas condições de temperatura e pressão políticas foram muito específicas.

E é verdade, sim — nada melhor do que a verdade —, que o Deputado Carlos Wilson me procurou para manifestar o apoio à criação da CPI e à intenção de assinar também o requerimento. Não foi possível o Deputado assinar, porque nós já havíamos dado entrada. Mas, verdade seja dita e justiça seja feita, o Deputado, em algumas ocasiões em público e pela imprensa manifestou que teve a intenção de assinar a CPI, e é verdade. Eu testemunho e quero registrar isso nos Anais da Casa.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem, Deputado. Sendo V.Exa. um Deputado de Oposição, é muito nobre a posição que V.Exa. assume neste momento.

Vamos passar, então, à parte das perguntas, concedendo a palavra ao nobre Relator Marco Maia, pelo tempo que julgar necessário. Com a palavra.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Boa-tarde, Sr. Presidente, boa-tarde Sras. e Srs. Deputados, boa-tarde, Deputado Carlos Wilson.

Antes de tratar sobre a audiência desta tarde, Sr. Presidente, eu gostaria de sugerir e propor algo a V.Exa. Estou encaminhando um requerimento novo de convocação do Brigadeiro Ramon Borges Cardoso, em função das notícias vinculadas durante o dia de hoje e daquele debate que nós realizamos na parte da manhã aqui neste plenário. Mas, como nós temos dificuldade em relação à aprovação deste requerimento, porque ela só poderia acontecer na próxima quarta-



feira, o que acabaria jogando esse depoimento do Brigadeiro Ramon para a próxima semana, eu gostaria que, antes do final desta reunião, nós pudéssemos, com a concordância de todos os Srs. Deputados e Sras. Deputadas, que nós pudéssemos aprovar esse requerimento, é um requerimento de reconvocação. Ele não é um requerimento de convocação, porque ele já havia sido convocado, já esteve nesta CPI. Então, eu queria fazer essa preliminar, para que V.Exa. já pudesse ir analisando, estudando a possibilidade de que nós tivéssemos, ainda antes do final desta sessão da CPI, a aprovação do requerimento, com a concordância das Sras. e dos Srs. Deputados.

Vamos, então, aqui à sessão desta tarde.

Uma boa-tarde, Deputado Carlos Wilson, que comparece hoje nesta CPI, na condição de ex-Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO.

Antes de mais nada, agradeço a presença de V.Exa. nesta CPI, principalmente após a ocorrência do recente falecimento de seu irmão, a quem presto minhas sinceras homenagens póstumas.

Quero lembrar a V.Exa. que esta CPI foi constituída com o propósito de investigar as causas e conseqüências e os responsáveis pela crise do Sistema de Tráfego Aéreo Brasileiro desencadeada após o trágico acidente de 29 de setembro de 2006.

Também desejo assegurar que o depoimento de V.Exa. será de fundamental importância para esta CPI, pois a INFRAERO cumpre um papel importantíssimo na estruturação do serviço de transporte aéreo nacional, que vive um momento muito delicado, fato que ninguém pode negar.

Assim, o depoimento de V.Exa., mais do que nos auxiliar a identificar alguns aspectos que colaboram para essa crise, poderá nos fornecer muitas pistas para que possamos propor os ajustes necessários à legislação, a fim de adequar o setor às demandas atuais do mercado, bem como apontar melhorias para a infra-estrutura aeroportuária, ou seja, para os serviços prestados pela própria INFRAERO.

Queria informar também que esta CPI teve acesso ao relatório produzido, no final do ano passado, pelo Tribunal de Contas da União, que traz uma avaliação preliminar da situação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro,



documento assim denominado por aquele órgão. Além desse relatório do TCU, ao qual, eu imagino que V.Exa. já tenha tido acesso, também chegaram a esta CPI outros documentos, que nos trazem muitas informações sobre a empresa que V.Exa. presidiu de 2003 a 2006.

Também quero informar que já depuseram nesta CPI o Tenente-Brigadeiro-do-Ar José Carlos Pereira, atual Diretor, Presidente da INFRAERO; a Sra. Eleuza Therezinha Lores, atual Diretora de Engenharia da empresa; o Major-Brigadeiro Eduardo Bogalho Pettengill e o Sr. Fernando Perrone, ambos ex-Presidentes da INFRAERO.

Ao contrário do que muitos imaginam, pretendo abordar com V.Exa. algumas acusações que são feitas à sua gestão na INFRAERO. É claro que o objetivo deste Relator não é o de constrangê-lo, até porque tenho certeza, V.Exa., assim como todos aqui, tem o firme propósito de enfrentar e resolver os problemas que hoje afligem os aeroportos do Brasil, embora muitos desses problemas não sejam exclusivos de nosso País, uma vez que ocorrem, em maior ou menor grau, em diversas partes do mundo, como temos visto nos noticiários.

Assim, após esses comentários introdutórios, gostaria de passar aos nossos questionamentos. Eu vou fazer os questionamentos e, por favor, V.Exa., à medida do que nós formos questionando, Deputado Carlos Wilson, pode já ir defendendo.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - V.Exa. me permite?

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

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - V.Exa. vai fazer o questionamento pergunta por pergunta?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - É. Pergunta por pergunta.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Muito obrigado.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - E, às vezes, 2 ou 3 perguntas ao mesmo tempo.

V.Exa. já havia falado isso na sua introdução, mas eu gostaria de perguntar: quais as experiências de gestão pública ou empresarial de V.Exa. antes de assumir o comando da Aeronáutica, da INFRAERO?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Meu caro Relator, antes de responder, eu gostaria de agradecer as palavras sempre muito cordiais e afetivas do



Deputado Otavio Leite, que registrou aqui a nossa intenção de assinar a formação da CPI do Apagão Aéreo. Muito obrigado, Deputado Otavio Leite. E, quanto à minha vida, eu me elegei Deputado Federal com 23, 24 anos de idade. Cheguei a esta Casa em 1974, fui o Deputado mais moço daquela Legislatura. Hoje eu vejo o Deputado Fernando Bezerra Filho, que é o mais moço desta Legislatura. Naquela Legislatura havia Deputados, como o Tancredo Neves, o Maurício...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - ... Maurício Dutra, não. Na segunda Legislatura, Tancredo Neves, Magalhães Pinto. Então, eu fui um privilegiado de ter convivido com algumas pessoas, como o Dr. Ulysses. Então, comecei a minha vida em 1974, como Parlamentar. Fiquei 12 anos nesta Casa. Ocupei a 2ª Secretaria da Mesa, fui Corregedor da Casa, quando o Presidente da Câmara era o saudoso e querido Ulysses Guimarães. Depois saí da Casa. E, como eu disse, fui Vice-Governador de um homem — e a ele eu devo muito, o aprendizado grande que tive com o Governador Miguel Arraes. Passei um ano no Governo do Estado de Pernambuco, depois. Ser Governador de um Estado já é uma missão difícil, mais ainda de um Estado do Nordeste que tem líderes da maior importância que se destacaram na vida política nacional, Deputada Luciana Genro. Depois, fui também Secretário Nacional de Irrigação do Governo do Presidente Itamar Franco. Depois, como Senador — coloquei também na exposição aqui, antes, que eu fui Senador —, ocupei a 1ª Secretaria do Senado. Empresa, nunca tive. Nunca trabalhei na área empresarial. Mas, com toda essa experiência adquirida, acho que eu estaria habilitado para ocupar o cargo de Presidente da INFRAERO, para o que, surpreendentemente, recebi o convite do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Exa. foi o segundo Presidente civil da história da INFRAERO. Esse fato, de alguma forma, dificultou ou mesmo prejudicou a gestão de V.Exa.? Ou V.Exa. acredita que exista algum motivo que justifique que a administração da INFRAERO por um civil não é uma decisão adequada?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu não faço distinção entre civil e militar. Eu não fui o segundo civil a ocupar a INFRAERO, fui o terceiro. O primeiro foi o Dr. Fernando Perrone, que deixou a empresa e foi substituído pelo Dr. Orlando Boni, que, como fiz referência aqui antes, infelizmente, já faleceu. Foi ele quem me



passou a INFRAERO. Quando cheguei à INFRAERO, a primeira coisa que fiz foi, com muita humildade, procurar todos aqueles que pudessem ajudar um administrador. Não sendo militar, e a INFRAERO sendo uma empresa de origem militar, pois ela é tida como uma filha da Aeronáutica, sempre vinculada ao antigo Ministério da Aeronáutica, a primeira coisa que fiz, quando recebi o convite do Presidente Lula, foi procurar um militar, um velho amigo militar, que, quando Governador eu conheci lá em Pernambuco quando comandou o II COMAR, lá em Pernambuco. Depois, ele ocupou altas funções no Comando da Aeronáutica, chegando até a ser Chefe do Estado-Maior, que foi o Brigadeiro Ulisses Correia. Foi o primeiro convite que eu fiz para que viesse compor a equipe da INFRAERO, como assessor, Assessor I, também na área da Presidência da INFRAERO. O Brigadeiro Ulisses Correia aceitou o convite, e eu pedi a ele: “Eu gostaria que o senhor marcasse uma audiência com o Brigadeiro Luiz Carlos Bueno, que é o Comandante da Aeronáutica, com quem eu gostaria de conversar”. Fui lá, fui muito bem recebido, e pedi a ele: “Eu não sou uma pessoa de origem militar, nunca fui nem soldado da Aeronáutica, mas gostaria de trabalhar em parceria e receber a ajuda da Aeronáutica nessa missão de comandar a INFRAERO. E eu pediria que V.Exa. indicasse um nome para que pudesse ocupar as funções de Diretor de Operações na INFRAERO”. E a Aeronáutica, através do Brigadeiro Bueno, fez a indicação do Comandante, do Brigadeiro Frederico Veiga para ser Diretor de Operações. Com isso, quero mostrar que procurei me cercar da forma que mais pudesse agregar na empresa.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Essa era a terceira pergunta que eu gostaria de fazer a V.Exa.

V.Exa. poderia nos explicar quais foram os critérios utilizados por V.Exa. para a composição da diretoria da INFRAERO na sua gestão?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - O Presidente Lula me deixou inteiramente à vontade para que compusesse a diretoria. Tendo essa conversa com a Aeronáutica, fazendo um convite ao Diretor de Operações, o Brigadeiro Frederico Veiga, que foi um excelente Diretor de Operações da INFRAERO, eu me reuni com os funcionários da INFRAERO e procurei ouvir todos os setores da INFRAERO — área de engenharia, área financeira, área administrativa e área comercial —, e





encontrei, dentro daquilo que eu disse antes, funcionários, quadros da melhor qualificação na INFRAERO. Então, começa pela área de engenharia. A INFRAERO nunca tinha tido, inclusive, uma mulher como diretora da empresa — era uma empresa machista. Mulher ainda não tinha ocupado cargo de direção. Essa senhora que foi convidada para ser Diretora de Engenharia era Superintendente-Adjunta da diretoria passada. Ela tinha ocupado todos os cargos na área de engenharia dentro da empresa. Aí eu ouvi a exposição da área de engenharia, fiquei muito impressionado com a exposição dela e a convidei para ocupar a Diretoria de Engenharia, que foi a Dra. Eleuza — que V.Exa., Deputado Marco Maia, colocou aqui — que esteve aqui prestando depoimento. Eu, infelizmente, não estava presente, estava em Recife, e não pude comparecer. Foi uma escolha da maior competência que foi feita para a INFRAERO. No período em que lá estive, ela foi uma diretora muito dedicada. O Diretor de Finanças, o Diretor Financeiro, um funcionário que começou como balizador de pista, Deputado Ivan Valente, do Aeroporto de Boa Vista, lá em Roraima. Funcionário há 32 anos, ou há 33 anos na INFRAERO, o Dr. Adenauer. Da empresa. O Diretor de Administração, aí fui buscar um diretor da administração passada, que estava como Diretor de Administração — ele se encontra até aqui na platéia, é o Dr. Nelson Ribeiro, que nos ajudou muito como Diretor de Administração da INFRAERO. Se essa minha escolha, por problemas políticos, já causou problemas — “*Vai manter, da diretoria passada, um diretor?*” Disse: “Vou manter, porque a questão da INFRAERO não é uma questão partidária”. Então, em nenhum momento, foi feita indicação na INFRAERO por critério político, foi feita por competência. Diretoria Comercial, eu fui buscar um diretor comercial que pudesse falar fluentemente 3 línguas, 2 línguas, que entendesse de exportação, porque eu sabia que a área de carga da INFRAERO, a área comercial da INFRAERO seria a grande sustentação daquela empresa. Aí convidei o Dr. Fernando Almeida para ser o Diretor Comercial. E assim foi feita a composição da diretoria da INFRAERO.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - É fato comum um alto dirigente de uma instituição pública ou privada, ao sair do cargo sem conflito, indicar ou ser consultado sobre o perfil das pessoas que compõem sua diretoria ou das pessoas que ocupam os cargos que estavam a ele subordinados. No caso de V.Exa., que



saiu da INFRAERO para se candidatar a Deputado Federal — portanto, sem conflito —, houve alguma consulta por parte de quem o sucedeu? Ou V.Exa. indicou a permanência ou a substituição de algum diretor da INFRAERO?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não. Eu não indiquei ninguém, absolutamente ninguém para permanecer, ou que chegasse para ser... novo, para exercer qualquer função na INFRAERO. Deixei o Brigadeiro José Carlos Pereira inteiramente à vontade para fazer a composição que ele achasse mais conveniente como Presidente da empresa. E quero deixar bem claro — e aqui há alguns funcionários da INFRAERO que sabem disso —, eu saí INFRAERO há 1 ano e 4 meses e nunca mais pisei na empresa. Não é por nada, é para que não gere nenhum comentário de que o ex-Presidente está querendo interferir em alguma decisão da empresa. Deixei inteiramente à vontade a direção da empresa. Para nenhum assessor foi solicitada a sua permanência. Todos que lá permaneceram, permaneceram porque foi desejo, porque foi convite do Brigadeiro José Carlos Pereira.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Vou fazer alguns questionamentos agora sobre a política de gestão aeroportuária e a gestão financeira da INFRAERO. Vou começar primeiro fazendo uma pergunta que tenho feito aqui a todos os depoentes que aqui vêm e que têm alguma relação com essa crise que nós temos vivido no setor aéreo brasileiro: pela sua experiência, V.Exa. acha o espaço aéreo brasileiro seguro ou inseguro?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu acho seguro. Nunca ouvi falar em nada que pudesse provocar insegurança. Nesses 3 anos e 3 meses que passei à frente da INFRAERO, em nenhum momento eu vi, detectei insatisfações de controladores de voo. Foi mantido um relacionamento sempre muito cordial com a Aeronáutica. E as informações... porque tudo o que era solicitado pela INFRAERO, o que era determinado por lei, por atribuições, por normas, a INFRAERO cumpria rigorosamente uma parceria que ela tinha com os órgãos que trabalhavam em comum.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Exa. avalia que a capacidade da infra-estrutura aeroportuária hoje atende a esse crescimento que tem se dado acima das expectativas?



**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não, não, Relator. Eu inclusive coloquei aqui na minha exposição, eu tenho essa preocupação, porque a infra-estrutura aeroportuária está preparada para atender 118 milhões de passageiros/ano. Se no ano de 2002, ela já atendeu mais de 102 milhões de passageiros/ano e vai ter um crescimento de 20%, eu começo a ficar temeroso em relação ao que possa acontecer em relação à infra-estrutura aeroportuária. Nós temos é de ter essa compreensão, essa unidade aqui no Parlamento, para que a gente possa dar essa sustentação à Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária, para que ela possa dar continuidade a essas obras para atender a demanda que está sendo anunciada de mais de 20% ao ano no que se refere ao número de passageiros. E também foi dito aqui pelo Brigadeiro José Carlos Pereira que a área de carga tem um crescimento de quase 10%, nós estamos anunciando. E ele disse aqui no depoimento dele que mais de 80% da capacidade de carga da INFRAERO já está ocupada. A arrecadação da empresa, a fonte principal da arrecadação da empresa, é bom que se diga, é principalmente a área comercial: carga e concessionários, as áreas comerciais. Sendo assim, temos de ter esse cuidado porque nós temos de ampliar essas áreas para dar mais conforto aos nossos usuários.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Uma auditoria de natureza operacional realizada no ano de 1996 pelo Tribunal de Contas da União já abordava questões referentes à gestão da INFRAERO, como, por exemplo, a necessidade de maior investimento em infra-estrutura aeroportuária, ou seja, esse problema é antigo.

V.Exa. teve conhecimento desse relatório?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não, eu não tive conhecimento do relatório, mas parece que eu estava adivinhando o relatório, porque o que nós fizemos foi exatamente isso, investimos, e investimos muito.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - E como eram definidas as prioridades da INFRAERO para a realização de investimentos em obras de infra-estrutura aeroportuária sob sua gestão?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Primeiro, que em uma obra de infra-estrutura aeroportuária ela ...



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Existia um plano anual ou plurianual de obras?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Existe, um plurianual da empresa, porque uma obra dessa não nasce do dia para a noite, tanto que, quando eu fiz aqui a minha exposição, mostrei que eu dei continuidade a muitas obras que tinha herdado da administração passada. De qualquer aeroporto, para chegar a ser assinado, um contrato de obra leva no mínimo uns 6, 7 anos para se consumir o início dessa obra.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Os recursos financeiros alocados para esse investimento sob responsabilidade da INFRAERO foram suficientes na sua gestão para atender as necessidades?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não, tanto não foram suficientes, que o Governo, tendo a compreensão de que não eram suficientes... A INFRAERO, quando nós assumimos, 87% do capital da INFRAERO era do Tesouro, 13% do BNDES, assim se compunham os sócios, os donos da INFRAERO. O Governo resolveu aumentar, aportar mais 350 milhões para reforçar o caixa da INFRAERO através do Tesouro. Então, passou a representar 93%, o BNDES ficou com 7% e hoje o Tesouro representa 93% da INFRAERO.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Mas os recursos não eram suficientes, então, para as obras e os investimentos?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Tanto não eram suficientes que foram alocados mais esses ... aportados mais esses 350.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Alguma obra prioritária deixou de ser realizada pela simples falta de recursos?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não, nenhuma obra prioritária deixou de ser feita por falta de recursos. Apenas eu continuo a insistir: por mais que se tenha investido, ainda é insuficiente em relação à necessidade da infra-estrutura aeroportuária.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Como era feita a gestão das áreas comerciais e dos espaços publicitários nos aeroportos administrados pela INFRAERO durante sua gestão, tanto do ponto de vista da escolha das empresas quanto do destino dos recursos arrecadados?



**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - O destino, a escolha das áreas comerciais, todas as áreas comerciais da INFRAERO são licitadas, não existe uma só obra com cessão da INFRAERO que não tenha sido licitada na área comercial. E o que o Relator fala na distribuição das áreas de mídia, também são licitadas.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Certo. E qual a opinião de V.Exa. sobre o conceito de *aeroshop* implantado pelo seu antecessor, o ex-Presidente Fernando Perrone?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Olha, nós temos aí muitos colegas Deputados que conhecem outros aeroportos no mundo. A filosofia de *aeroshop* é uma filosofia consagrada no mundo inteiro. Nos países mais desenvolvidos, os aeroportos são ocupados por área comercial porque, como eu disse antes, área comercial representa um valor significativo na arrecadação das empresas. Nenhuma empresa, nenhum aeroporto conseguiria sobreviver se fosse apenas recebendo taxas de pouso e de decolagem. O *aeroshop* surgiu, mas ele foi intensificado na nossa gestão, foi uma brilhante iniciativa do meu antecessor, o Dr. Fernando Perrone.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - As ações da União voltadas ao controle de tráfego aéreo são distribuídas entre o Conselho de Aviação Civil, o CONAC, o Ministério da Defesa, o Comando da Aeronáutica, o COMAER, a Agência Nacional de Ação Civil, a ANAC, e a própria INFRAERO. Para V.Exa., essa complexa estrutura não atrapalha a gestão do sistema de controle de tráfego aéreo brasileiro e também da gestão da infra-estrutura aeroportuária? E como V.Exa. avalia a articulação institucional entre todos os órgãos que compõem esse sistema?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu destaquei aqui antes que uma das coisas que mais me gratificou era justamente a sintonia que se tinha no nosso tempo junto a todos esses órgãos, ao Comando da Aeronáutica — no meu tempo era o DAC que tinha sempre uma parcela da maior importância no entrosamento com a INFRAERO, que era comandado pelo Brigadeiro Godinho, que hoje é inclusive lotado no Ministério da Defesa. Então, essa integração existia. Não sei hoje. O que acompanho pela imprensa é que pode não estar havendo esse entrosamento como o que existia no meu tempo.



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Qual a opinião de V.Exa. em relação à possibilidade de privatização do sistema aeroportuário brasileiro?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - É de lamentar profundamente. Eu disse na exposição inclusive que o meu antecessor, que eu respeito e por quem tenho o maior carinho, o Dr. Fernando Perrone, entrou na empresa com a clara missão de privatizar a INFRAERO. Mas chegou lá e sentiu a dificuldade de privatização da INFRAERO. 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, Deputado Renildo Calheiros, 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. E a outra questão que eu quero deixar bem clara é a seguinte: não existe, Deputada Luciana Genro, nenhum impedimento que se construa aeroportos privados no País. Quem quiser construir aeroporto privado... Tem lá no Rio de Janeiro, o aeroporto de Cabo Frio é privado; o aeroporto de Porto Seguro é do Governo da Bahia; o aeroporto de Fernando de Noronha é do Governo de Pernambuco. Agora, eu quero saber quem é que vai assumir aeroporto de Macapá, aeroporto de Boa Vista, de Porto Velho. Esses aeroportos são importantes porque o Brasil não é do tamanho do Chile, não. O Brasil não é do tamanho do Chile. O Brasil é um País continental. Tem lugares deste País que se não for através de avião ninguém vai chegar lá: Acre, Cruzeiro do Sul. Não existe essa questão de privatização. Isso ficou muito claro, um investimento que foi feito na infra-estrutura aeroportuária do Governo do Presidente Lula.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Como V.Exa. avalia a qualidade do serviço de controle de navegação aérea de competência da INFRAERO no contexto do sistema aeronáutico brasileiro?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu acho da melhor qualidade. Inclusive, eu tinha sempre o cuidado, quando viajava por este País afora, de conversar com os grupos de navegação aérea, de visitar os controladores de vôo em todos os aeroportos do País e nunca senti nenhuma reclamação. Muito pelo contrário, absoluta segurança. Sempre que freqüentava, que visitava os aeroportos,



fazia questão de enaltecer o trabalho do grupo de navegação aérea de responsabilidade da INFRAERO.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Exa. se lembra quais foram os investimentos da INFRAERO no período de vossa gestão realizados no sistema de controle do tráfego aéreo?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Do sistema de controle do tráfego aéreo, 59%, se não me engano, da arrecadação vão para a Aeronáutica e 41% ficam com a INFRAERO. Então, se não existir essa carência na INFRAERO... Eu me lembro que uma coisa que me emocionou muito foi inaugurar a torre de controle do Aeroporto de Guarulhos, que é a mais moderna da América do Sul. É até importante, Presidente, que um dia que esta Comissão tenha mais disponibilidade, possa conhecer algumas torres que são comandadas pela INFRAERO, como, por exemplo, a torre de Guarulhos, a torre de Viracopos, que dá uma tranqüilidade, visitando principalmente num momento em que se fala tanto da falta de segurança do espaço aéreo brasileiro.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. Durante a gestão de V.Exa., há registros da existência de reclamações ou denúncias de ineficiência por parte dos controladores de vôo ou outras categorias quanto aos equipamentos utilizados no controle do tráfego aéreo?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não. Eu coloquei antes: eu nunca ouvi isso. Isso nasceu depois do acidente do Legacy com a Gol. O que eu senti era total tranqüilidade por onde andava dentro da infra-estrutura aeroportuária.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Qual a opinião de V.Exa. sobre o plano de demissão voluntária que ocorreu no âmbito da INFRAERO no período anterior à sua gestão?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Um desastre! O plano de demissão voluntária da INFRAERO afastou quadros da maior importância da empresa. Não foram funcionários apenas na área administrativa, não. A INFRAERO, uma empresa, como foi colocado, pelo tamanho da INFRAERO, só dispõe de 40 advogados. Fizemos concurso público, mas o salário inicial de um advogado na INFRAERO é 1.800 reais a 1.900 reais. São poucos os que querem aceitar, para dar regime integral, horário integral, ganhando 1.800 reais. Então, o programa de demissão



voluntária feito, e volto a falar, para privatizar a empresa teve um custo bastante elevado.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. Vou fazer agora algumas perguntas e questionamentos sobre as irregularidades apontadas pelo TCU e outras denúncias que foram feitas.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Irregularidades preliminares.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Preliminares, apontadas pelo TCU e outras denúncias. Uma série de obras que foram iniciadas na gestão de V.Exa. estão sendo auditadas pelo Tribunal de Contas da União, e várias já receberam apontamentos preliminares de problemas, ou seja, exigem explicações. Um desses apontamentos é corrente, está em quase em todas as obras e tem sido muito explorado pela imprensa, que seria a existência de superfaturamento ou sobrepreço nessas obras. O primeiro questionamento que eu gostaria de fazer: V.Exa. poderia nos explicar esta situação?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Com a maior tranqüilidade. Primeiro, porque eu não reconheço superfaturamento. Auditorias preliminares do Tribunal de Contas solicitam informações à INFRAERO e a INFRAERO fornece ao Tribunal de Contas. A nenhum processo desses foi dado andamento junto ao Tribunal de Contas da União. O que me preocupa é que essa onda de denúncias venha prejudicar o volume de obras da INFRAERO. No meu tempo como Presidente da INFRAERO e quando de lá saí, não tinha uma só obra parada da INFRAERO por este País afora. E, hoje, tomo conhecimento que, por conta dessas denúncias, empresas ganhadoras de licitações começam a desacelerar ou começam a parar obras. Então, essa questão de superfaturamento terá que ser respondida pelo tribunal de contas da União. Estranho é se a INFRAERO não fosse submetida à fiscalização por parte do Tribunal de Contas da União. Agora, eu quero deixar outra coisa clara. Nos três anos em que estive na INFRAERO, eu tinha um relacionamento — e eu faço questão de dizer isso com muito orgulho — profundamente próximo com o Tribunal de Contas da União. Visitava o Tribunal de Contas, conversava com os Ministros. Tendo essa precariedade.... Nós temos bons quadros na INFRAERO, mas com o PDV, muitos foram embora. Quantas e quantas vezes eu não pedi no Tribunal de Contas da União: vê se tem alguém que está aí para se aposentar ou que vai sair





aqui do Tribunal de Contas se não pode nos ajudar lá na INFRAERO. E alguns nós trouxemos para a INFRAERO. Quantas e quantas vezes eu não tive o privilégio de receber em obras da INFRAERO Ministros do Tribunal de Contas da União. Talvez nenhum outro ex-Presidente da INFRAERO tenha tido esse privilégio. Eu levei o Tribunal de Contas para visitar obras que estão aí apontadas como irregulares, como Brasília, a segunda pista de Brasília, aeroporto de Recife. O Ministro do Tribunal de Contas acompanhado de auditores, acompanhado de Procuradores do Tribunal de Contas da União. Então, eu estranho que antes de qualquer julgamento conclusivo se fale em superfaturamento, porque isso pode ser uma campanha no sentido de paralisar obras que serão importantes para a infra-estrutura aeroportuária do País.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Há também um questionamento em relação à mudança de critério nos processos licitatórios a partir do ano de 2003, que passaram a se utilizar da referência preço e técnica para a análise dos processos licitatórios. O que V.Exa. poderia nos falar sobre esta situação?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Também, o Tribunal de Contas se manifestou. Este se manifestou no mérito técnica e preço. Quando se fez a licitação do aeroporto de Vitória e do aeroporto de Goiânia, quem perdeu foi sempre o perdedor. Entra-se com a representação contra junto aos órgãos de controle. Então, o Tribunal de Contas solicitou à INFRAERO que apresentasse as justificativas por que estava mudando o critério de preço mínimo para técnica e preço. A INFRAERO apresentou as justificativas e o Ministro Walton Rodrigues, que é o atual Presidente do Tribunal de Contas da União, por decisão do Plenário do Tribunal de Contas, autorizou que essas obras fossem executadas através de técnica e preço. Então, com isso, eu quero mostrar o cuidado.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - E por que foi adotado esse novo critério?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Porque o critério, V.Exa., que já ocupou cargos de direção, cargos executivos, sabe mais do que outros Parlamentares que o modelo de licitação que leva a ser preço mínimo é só arranjar problema, como nós enfrentamos na INFRAERO. A pior qualidade das obras da INFRAERO foram aquelas que foram construídas com o preço mínimo. Eu falei aqui, na exposição no aeroporto de Cuiabá: se ganhou a licitação, a empresa que ganhou



mergulhou no preço; o aeroporto de Aracaju — e aí eu vejo o Governador Albano Franco, que pode dar este testemunho —, quantos anos se arrastou — a obra de Aracaju — por conta de preço mínimo? Então, a INFRAERO precisa da obra no tempo ágil, precisa ter qualidade de obra. Por isso nós implantamos técnica e preço. Não quero citar, mas, por exemplo, Graças a Deus, eu falei aqui, no aeroporto de Congonhas, não houve um só acidente numa obra complexa como a do aeroporto de Congonhas. Um só acidente! Agora, no aeroporto de Paris, na França, V.Exa. sabe que acontecem obras. Então, eu prefiro que seja analisada pelo Tribunal de Contas a qualidade e o prazo da obra do que ficar na questão de se permanecer na INFRAERO a concorrência através do preço mínimo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Sr. Relator, só um instante.

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

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Nós gostaríamos de convidar o Prefeito de Recife para tomar assento aqui na bancada, por favor.

**O SR. DEPUTADO WOLNEY QUEIROZ** - Sr. Presidente, a Prefeita de Olinda também está presente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - A Prefeita de Olinda também.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - A Prefeita Luciana Santos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Prefeita Luciana Santos, também faça o favor de tomar assento aqui junto com os Srs. Parlamentares.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Boa-tarde ao Prefeito João Paulo e à Prefeita. Sejam bem-vindos. Uma das outras questões que tem sido constantemente abordada nesta CPI é o desencontro entre as tabelas utilizadas pelo TCU e pela INFRAERO no cálculo das obras realizadas pela INFRAERO. Como V.Exa. avalia esta situação? É de seu conhecimento essa divergência que existe entre as análises feitas pelo TCU e as tabelas para composição de preço utilizados pela INFRAERO?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu acho que essa divergência é a grande geradora das auditorias preliminares, não existe, por parte do Tribunal de Contas, aprovada uma planilha de preços no que refere à infra-estrutura aeroportuária. Em 2005, eu procurei a Caixa Econômica e nós elaboramos um convênio para que se fizesse uma planilha de preço. Porque uma coisa já foi dito



aqui por outros depoentes: 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. Espero e tenho certeza — eu tenho, assim, a maior admiração e o maior respeito pelo Tribunal de Contas da União — que isso está a caminho e será feito com muita brevidade.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Muito obrigado. Como se organizava o processo de controle interno da INFRAERO sob a sua gestão?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Primeiro, quando lá cheguei, o controle interno era muito precário. Eram poucos os auditores. Nós aumentamos o quadro de auditores da empresa. Tenham também a satisfação de saber que o meu sucessor, o Brigadeiro José Carlos Pereira, que eu tive a honra de tê-lo diretor de operações durante 7, 8 meses na empresa, ampliou o número de auditores na empresa. Através de concurso, ele contratou mais 40 auditores. Então, tudo isso tem que ser feito, porque uma empresa complexa como a INFRAERO, para dar mais segurança aos seus dirigentes, a auditoria e o jurídico têm de ser da mais alta qualificação, para que não gere nenhuma suspeita, nenhuma dúvida em relação aos atos de gestão que são executados pelo Presidente da empresa.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Quais os procedimentos adotados por V.Exa. em sua gestão para assegurar o controle efetivo sobre os processos de contratação e gestão das obras da empresa? Quais eram os procedimentos que eram adotados por V.Exa. para assegurar que houvesse um controle efetivo sobre os processos de contratação, licitações realizados durante a sua gestão?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Acompanhando os pareceres jurídicos, acompanhando os pareceres técnicos. O que eu não podia, como administrador — e V.Exa. na condição também de administrador sabe —, não dá para contrariar parecer técnico. A não ser que se tenha uma justificativa para essa contrariedade. Então, em qualquer contrato assinado na INFRAERO, eu fui respaldado por assessoria jurídica, assessoria técnica na área de engenharia e pela auditoria da empresa.



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. Eu vou fazer agora alguns outros questionamentos. V.Exa. foi acusado publicamente pela Sra. Sílvia Pfeiffer, empresária, de praticar fraude em licitação e superfaturamento — em depoimentos dados ao Ministério Público e também ao Senado e à imprensa. V.Exa. conhece essa senhora?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Antes de responder à pergunta, quero agradecer a presença, com a permissão do Presidente, do Prefeito da minha cidade, do Prefeito da Cidade de Recife, João Paulo, da Prefeita de Olinda, a querida amiga Luciana Santos, do Líder do Governo,...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Deputado José Múcio Monteiro.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - ... Deputado José Múcio Monteiro e o Presidente da Assembléia Legislativa de Pernambuco. Fico profundamente emocionado com a presença deles nesta Comissão. Quanto à questão da Sra. Sílvia Pfeiffer, quero dizer que nunca conheci essa senhora, nunca falei com ela. Mas para não ficar só com a minha palavra em relação à Sra. Sílvia Pfeiffer, eu entrei com uma interpelação.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Eu iria perguntar isso. O que V.Exa. tem a declarar sobre as acusações que lhe foram imputadas? V.Exa. adotou alguma medida quanto às acusações que foram realizadas por esta senhora contra V.Exa.?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Exatamente. O que me cabe por ser uma pessoa de muita tranqüilidade é buscar os meios legais para me defender. E foi exatamente o que eu fiz. Eu entrei com interpelação, Deputado Ivan Valente, junto à Justiça de Curitiba. E a Sra. Sílvia Pfeiffer lá compareceu e responde à seguinte indagação? Em resposta, se ela conhecia o Deputado Carlos Wilson, ex-Presidente da INFRAERO, ela disse que não o conhece pessoalmente. Ela disse que não efetuou nenhum pagamento ou depósito de qualquer importância ao interpelante. Não tem conhecimento próprio de que o interpelante teria recebido dinheiro de empreiteiras, mas de ouvir dizer. Então me perdoem! Eu não vou entrar nesse tipo de discussão, que eu acho que o Parlamento não merece. O Parlamento não merece. De ouvir dizer! De ouvir dizer! Esse País não vai ter jeito. O que já se ouviu dizer de todo mundo que ocupa cargo público neste País, não dá mais para se ocupar nenhuma função pública. Então, o que cabia a mim eu fiz: entrei com uma



interpelação em Curitiba, entrei com uma queixa criminal contra ela em São Paulo. E aí os meus advogados, daqui para frente, vão cuidar de responder à calúnia e à difamação que me foi imposta pela Sra. Sílvia Pfeiffer.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Continuando. Os aeroportos brasileiros, ao que parece, não possuem planos de contingência para atender às necessidades dos usuários, quando da ocorrência de situações excepcionais que provocam atrasos substanciais ou cancelamentos de vôos. Pelo menos essa é sensação de todos que têm freqüentado os terminais nos últimos tempos. Três perguntas sobre este tema. Por que os usuários e clientes dos aeroportos brasileiros têm sido tão mal atendidos? Por que os painéis informativos não trazem informações confiáveis para os passageiros, quando dispomos de tantos recursos de informática? Qual é a sua opinião sobre isso?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Isso não é atribuição da INFRAERO. A INFRAERO... O que informam os painéis é fornecido pelas companhias aéreas. Por exemplo, está lá marcando no painel da INFRAERO: vôo, partida 9h30min. O vôo não sai 9h30min, atrasa duas horas, a companhia aérea tem de informar a INFRAERO a modificação do horário.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, a questão, com a permissão aqui do Relator...

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

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - ... é que as companhias dizem exatamente o contrário: que elas informam à INFRAERO e a INFRAERO não atualiza as informações nos painéis. Inclusive há sugestões de que esses painéis passassem diretamente para as companhias, para as companhias ficarem com a responsabilidade de elas mesmas informarem diretamente. Então, se nós tirássemos esse *by pass* aí da INFRAERO, teríamos um responsável direto. O vôo está atrasado, é da empresa tal, e a empresa tal é que é responsável para dar informação. Saberíamos exatamente de quem cobrar. Porque hoje a gente vai à INFRAERO, diz que a culpa é das empresas; a gente vai às empresas, dizem que a culpa é da INFRAERO. E isso está trazendo um transtorno muito grande nos aeroportos, que é exatamente a falta precisa de informações ao usuário.



**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Bem, o esclarecimento que foi colocado pelo Deputado Marcelo Castro é muito importante, porque não é verdade. A responsabilidade da informação é das companhias aéreas. Os equipamentos que são instalados nos aeroportos é que são comprados pela INFRAERO. Então, mostra mais a questão de querer assumir. As companhias aéreas querem assumir, querem privatizar também o sistema de informática dos aeroportos. Não tem nenhuma dificuldade. Agora, 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. E é muito fácil — quem aqui é manuseador de informática sabe que se tem uma informação que, com rapidez *on line*, se está lá com a informações. Então, não é verdade que as companhias aéreas informem à INFRAERO, e a INFRAERO não faça a revisão nos painéis.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. Eu vou fazer os últimos 3 questionamentos deste Relator. Primeiro deles: V.Exa. já foi condenado em algum desses processos que são levantados e que pesam contra V.Exa.?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Deputado Marco Maia, eu tive o... Eu sabia que essa pergunta, se não viesse por parte do Relator, viria por parte de algum Deputado ou Deputada. Está aqui, está aqui uma certidão do Tribunal de Contas da União. *“Tribunal de Contas da União. Certifico para os devidos fins, a pedido do interessado, que até a presente data não consta do cadastro de julgamento deste Tribunal registro de condenação do Sr. Carlos Wilson Rocha de Queiroz Campos, Deputado Federal, CPF 0730085-91, Controle 00, na aplicação de qualquer recurso federal sob sua responsabilidade.”* Essa é a resposta que eu posso dar, de uma forma concreta, com a certidão recebida, certidão essa assinada pelo Vice-Presidente do Tribunal, Ministro Guilherme Palmeira, no exercício da Presidência.



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - A outra pergunta: o representante do Ministério Público, no Tribunal de Contas da União, fez uma declaração pública dizendo que a INFRAERO é uma caixa-preta. O que V.Exa. acha desta afirmação?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu lamento muito, lamento muito, porque eu tenho uma admiração muito grande pelo jovem Procurador Lucas Furtado. Com ele, nós tivemos alguns contatos, e ele nunca — eu como Presidente da INFRAERO — me disse que achava que a INFRAERO era uma caixa-preta. É esse tipo de informação que eu tenho que ter muito cuidado. Até ele, na função de Procurador, de Procurador do Ministério Público, se alguma coisa tivesse, ele poderia ter chamado, porque por várias vezes eu o visitei. E quando eu falei que tive o privilégio de levar auditores, procuradores, Ministros do Tribunal de Contas para visitar obras da INFRAERO, o Dr. Lucas Furtado era um deles. Então, isso foi dito lá na CPI do Senado. Acho que foi um momento infeliz do Dr. Lucas, tanto que depois eu não vi mais nenhuma repercussão disso. Ele inclusive — essa pergunta V.Exa. não fez —, lá, também fez uma outra afirmação que me deixou muito preocupado, por essa admiração que tenho por ele, dizendo que a INFRAERO, de 2001 até 2006, tinha deixado de repassar 580 milhões de recursos que eram do Comando da Aeronáutica e que foram retidos pela INFRAERO. Dois dias depois, tem um Comandante da Aeronáutica, o Brigadeiro Saito, na mesma CPI, dizendo que não é verdade, que a INFRAERO não deve um só centavo de repasse para o comando da Aeronáutica. Então, esta preocupação é que eu faço questão de externar.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Essa questão já foi esclarecida aqui.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - E o cuidado com a imagem da empresa.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O último questionamento: o que V.Exa. não teve oportunidade de fazer durante a sua gestão e que, se tivesse uma segunda oportunidade de administrar a INFRAERO, o faria ou julga que seus sucessores devam fazê-lo?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Deputado, o nosso Presidente está brincando aqui: *“Segunda oportunidade, nunca mais”*. Eu não vou dizer isso nunca, até porque eu disse na minha exposição que um dos cargos que ocupei com muito orgulho foi o cargo de Presidente da INFRAERO, pelo quadro de funcionários e pelo



volume de obras que nós executamos. Então, eu gostaria de ter feito muito mais. Mas depois que saí da INFRAERO — eu só não vou dizer o nome por uma questão ética —, já que se falou no Tribunal de Contas da União, fizemos uma visita a um determinado Ministro e ele me disse: *“Carlos Wilson, eu tenho uma admiração muito grande por você”*. Eu disse: *“Por que, Ministro?”* Ele disse: *“Porque pouca gente teria a determinação, a coragem que você teve de tocar um volume de obras tão grande como você tocou. Eu visitei a obra do aeroporto de Congonhas; uma obra difícil daquela está lá sendo tocada. E eu fico imaginando: você correu todo esse risco com a pouca estrutura técnica e jurídica da INFRAERO”*. Eu disse: *“Ministro, se não fosse isso, as obras estariam paradas. Isso não é ato de coragem, isso é ato de quem quer trabalhar e fazer alguma coisa pelo País.”* Então, eu faria tudo novamente e iria pedir ao Presidente Lula que colocasse mais dinheiro na INFRAERO, para que a gente não venha a sofrer um caos na infra-estrutura aeroportuária, como nós já sofremos no controle do tráfego aéreo.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Eu gostaria primeiramente, Deputado Carlos Wilson, de pedir a V.Exa. que, se possível, pudesse enviar a esta CPI sugestões e propostas que visassem a melhoria de serviço da aviação civil no Brasil. Acho que a sua contribuição é muito importante pela sua experiência e pelo desprendimento de V.Exa. As suas contribuições serão muito importantes para o relatório final desta CPI. Com isso, Sr. Presidente, este Relator encerra aqui seus questionamentos, agradecendo mais uma vez a presença nesta CPI ao Deputado Carlos Wilson, ex-Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO, no período de 2003 a 2006, que veio a confirmar a certeza que expressei no início, de que seu depoimento seria de grande importância para os trabalhos desta CPI. Muito obrigado, Deputado.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Obrigado, Deputado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos passar agora aos questionamentos do Deputado Carlos Zarattini, autor do primeiro requerimento aprovado. A Deputada Luciana Genro é a primeira da lista. Os 2 trocaram de lugar sem trocar os tempos. Quero fazer a observação de que, por ser uma audiência que tem muitos inscritos e que todos estão interessados em fazer seus questionamentos, esta Presidência vai usar de todo o rigor, encerrando os questionamentos





exatamente na hora determinada. Portanto, a Deputada Luciana Genro tem a palavra.

**O SR. DEPUTADO WOLNEY QUEIROZ** - Sr. Presidente?

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

**O SR. DEPUTADO WOLNEY QUEIROZ** - Quantos inscritos têm para interpelar o Deputado Carlos Wilson?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Dezoito, por enquanto.

**O SR. DEPUTADO WOLNEY QUEIROZ** - Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Então a Deputada Luciana Genro vai começar às 15h06min e terminar às 15h16min, impreterivelmente.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Obrigada. Agradeço ao Deputado Carlos Zarattini pela compreensão, mas tenho compromisso com a nossa sempre Senadora Heloísa Helena e vou ter de me retirar em seguida. Por isso essa troca de lugar. Deputado Carlos Wilson, eu vou fazer algumas perguntas porque são denúncias que foram feitas no Ministério Público e na Controladoria-Geral da União e acho que aqui é o melhor lugar para V.Exa. esclarecê-las, desmenti-las, se for o caso, ou confirmá-las e explicá-las. Então, eu queria perguntar, em primeiro lugar, se V.Exa. tem alguma sociedade em algum tipo de empresa com o seu diretor afastado Fernando Brendaglia.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Deputada Luciana Genro, aproveitando que V.Exa. vai encontrar a Senadora Heloísa Helena, peço que transmita também as minhas homenagens, porque tenho por ela um profundo apreço.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Obrigada.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Inclusive, mesmo que ela não desejasse, na inauguração do aeroporto de Maceió está o nome dela como uma das que contribuíram para executar a obra do aeroporto de Maceió.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Meu tempo.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - O seu tempo, o nosso Presidente com certeza será tolerante atendendo a um pedido.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Obrigada.



**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Deputada, esse tipo de denúncia eu coloquei antes que não engrandece em nada, eu não tenho.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Não tem?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu nunca tive um palmo de terra do Acre ao Rio Grande do Sul. Do Acre ao Rio Grande do Sul! Eu nunca fui empresário do setor pecuário. Então, eu vou responder de forma bem objetiva, ...

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Certo.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - ...para que eu não possa tomar...

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Então eu vou fazer todas as colocações...

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não, é melhor individual, se puder...

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - ...e aí V.Exa. vai anotando, senão eu não vou conseguir chegar ao final das minhas perguntas. Eu vou ser bem objetiva também. Foram 6 diretores da sua gestão afastados a mando da CGU...

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Presidente, é por isso que...

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Tércio, Ivan de Barros, a Mariângela Russo, o Roberto Spinelli Júnior,...

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - ...Presidente, é por isso que é melhor que a pergunta seja feita...

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - ...José Wellington Moura, Márcia Gonçalves Chaves e o Fernando Brendaglia.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não são diretores.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Todos eles foram afastados.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não são diretores.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Eram membros da sua gestão.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não, membros da minha gestão, não. Tem alguns que são funcionários da INFRAERO de carreira de 30 anos.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - E ocupavam cargos de confiança na sua gestão.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Cargos... Alguns, não.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Alguns, não, mas alguns, sim.



**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Sim, mas aí quando se relaciona diretores da empresa parece que são diretores que tiveram alguma vinculação ou cometeram irregularidade. Então, eu gostaria de pedir que colocassem os nomes como diretores.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Então foram várias pessoas afastadas. Então, evidentemente, isso é um indício de que algum problema aconteceu. Por isso é importante a sua presença aqui para esclarecer. A empresa que forneceu cerâmica para os aeroportos de Recife, Maceió e Congonhas pertence a seu sogro?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - O meu sogro... o meu sogro... Eu tenho 10 anos de casado. Meu sogro, estão aqui o Prefeito João Paulo e a Prefeita Luciana, é um dos artistas plásticos mais importantes do Brasil.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - É mentira?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - É um dos artistas plásticos mais importantes do Brasil. Ele, como artista plástico e como fornecedor de cerâmica, fornece para a INFRAERO desde 1958. Em 1958, eu tinha 8 anos de idade e nem imaginava que um dia seria casado com quem sou casado há 10 anos.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Certo. E a Sra. Maria Helena Vasconcelos Brennand, que é sócia dele, foi financiadora da sua campanha eleitoral?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Ela foi financiadora pessoa física. Estranho se ela financiasse a campanha de outra pessoa.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Certo.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Pessoa física. E minha esposa há 10 anos.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - A concessão e exploração para o posto de combustível Shell no Aeroporto JK, aqui em Brasília, esse contrato foi o motivo do afastamento pedido pela CGU do Sr. Fernando Brendaglia. Que relação teve esse contrato com o filho do Sr. Fernando Brendaglia?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não sei. Não sei porque esse posto, esse posto, ele é da INFRAERO, a área é concessão da INFRAERO, e foi retomado



pela INFRAERO na minha gestão. Eu também não posso responder àquilo que não foi também da minha gestão.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Mas o Fernando Brendaglia não é seu companheiro de trajetória há muito tempo?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Fernando Almeida, para ficar um nome mais fácil. Brendaglia é um nome mais difícil de pronunciar. Fernando Almeida, Fernando Brendaglia Almeida. Ele foi diretor da INFRAERO no período em que estive à frente da INFRAERO, um período. Depois ele saiu da diretoria comercial e foi ser superintendente de planejamento, cargo este que ele ocupava até o momento que foi afastado não por recomendação da CGU. Eu tive, inclusive, Deputada Luciana Genro, o cuidado de visitar o Ministro Jorge Hage, e o mesmo me disse que a CGU não recomenda, ela não tem como recomendar o afastamento de quem quer que seja. Isso é um ato de gestão da INFRAERO ou do seu Conselho de Administração. Agora, o Dr. Fernando Brendaglia continua na INFRAERO.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Não, ele foi afastado.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Continua na INFRAERO. Ele continua trabalhando na INFRAERO. Ele foi afastado das funções de superintendência e planejamento.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Sim. Pior. Seria bom que ele tivesse saído então da empresa, já que ele não pode chefiar nada.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu já vi que, se depender da senhora, ele não seria nada. Agora...

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Não, eu nem o conheço.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - ... ele exerce um cargo de confiança. Ele exerce um cargo de confiança, ele não é funcionário da empresa.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Sobre a empresa FS3 Comunicação e Sistemas. Eu tenho a informação de que essa empresa foi criada somente 4 meses antes da assinatura do contrato, que esse contrato foi feito sem licitação na compra de *software*, que esse contrato foi no valor de 26 milhões de reais, que, segundo me informaram, o valor real seria 6 milhões de reais, e que atuava nessa empresa a filha do Sr. Fernando Brendaglia Almeida.



**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - A filha do Dr. Fernando tem 9 anos de idade.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Ele não tem uma filha que atua nessa FS3 Comunicação?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu não sei. Uma filha que eu conheci tem 9 anos de idade. Se ela já tem capacidade para trabalhar nessa empresa, eu não sabia.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Não. Evidentemente que com 9 anos não, mas o senhor não tem conhecimento, ou o senhor sabe que ele não tem uma filha?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Ele tem uma filha de 9 anos de idade.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Não tem outra filha?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Pelo que eu saiba, não.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Está bem.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Esse negócio de filho está gerando muito problema. *(Risos.)*

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - É verdadeiro que a sua cunhada tem uma concessão de loja ou de lanchonete no aeroporto de Recife?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Minha cunhada, ela explora lanchonetes já há muitos anos. E eu disse antes, na exposição, que não existe espaço comercial na INFRAERO que não tenha sido licitado. Não sei quantas, mas se existir...

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Ela tem, então?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Tem. Não sei quantas, mas se existir...

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - E a sua sobrinha tem uma loja no *aeroshop* aqui de Brasília que foi sem licitação?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Sobrinha?

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - É.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu gostaria de ser apresentado a essa sobrinha.



**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Não?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não conheço essa sobrinha.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputada Luciana Genro, V.Exa. ainda dispõe de 2 minutos.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Última pergunta, Presidente. A empresa que fiscaliza as obras dos aeroportos pertence a uma senhora chamada Mônica Coimbra Loyo? E o senhor Eurico José Bernardo Loyo era seu assessor?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - É por isso que... Como a senhora está sendo assessorada por uma entrevista da Dra. Sílvia Pfeiffer...

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Não, não pela entrevista, pelo depoimento dela na Polícia Federal...

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Ou pelo depoimento.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - ... na Controladoria-Geral da União.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Tem que corrigir o nome, porque os nomes não estão colocados de forma correta.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Pois não.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - É Eurico José Berardo Loyo. Esse ocupa ainda hoje...

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Assessor direto...

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - ... ainda hoje é assessor da presidência da INFRAERO, ainda hoje.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - E a Mônica Loyo, o que é dele?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - É sobrinha dele.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Sobrinha e dona da empresa que fiscaliza as obras nos aeroportos?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não. Não existe essa questão de fiscalização de obras de aeroportos.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Não.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - E depois, se a Mônica Loyo tem algum contrato com a INFRAERO, esse contrato deve ter sido antes da minha administração. Agora eu quero destacar, porque a pergunta do Dr. Eurico Loyo é uma pergunta que me toca profundamente. E eu peço, Presidente, a compreensão.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - À vontade.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - O Dr. Eurico Loyo é uma pessoa que veio para me assessorar na área de engenharia. Tem mais de 40 anos de formado. É um homem da maior credibilidade e da maior respeitabilidade. Jamais ele exerceria qualquer função, em qualquer lugar que ele passasse, que não fosse com absoluta correção.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Não existe essa empresa que fiscaliza obras nos aeroportos, então?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - As fiscalizações de obras não são por essa empresa. São várias empresas que fiscalizam. Da forma que V.Exa. coloca...

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Mas essa empresa existe, tem alguma relação com a fiscalização dos aeroportos?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu não sei. Eu não sei quais os contratos que essa empresa possa ter com a INFRAERO. Só sei que comigo ela não teve nenhum contrato.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Ao que o senhor atribui essa perseguição, digamos assim, da Sra. Sílvia Pfeiffer contra o senhor, fazendo todas essas denúncias na Polícia Federal, na Controladoria-Geral da União? O que essa senhora tem a ganhar com isso? O senhor tem alguma coisa contra ela?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não sei. Eu vou... Eu não sei se cabe regimentalmente. Talvez eu pergunte a V.Exa., porque V.Exa. foi quem conversou com ela.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Não. Eu li o depoimento dela.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Ela diz na interpelação que nunca falou comigo.

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

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Eu li o depoimento todo. Estou só lhe perguntando o por quê; se o senhor tem alguma coisa contra ela para ela estar fazendo tudo isso.



**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não sei. Não sei. Confesso até que quando li a matéria eu fiquei preocupado, achando que era a Sílvia Pfeiffer, aquela famosa da *TV Globo*.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Ela está perguntando, Deputado...

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Essa outra eu nem conheço. Nunca ouvi falar nessa mulher. E ela diz, na interpelação que eu fiz, que nunca me conheceu. Então, eu não posso fazer um julgamento. Ela vai ter que responder na Justiça.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - O senhor atribui a um delírio dela, então, todas essas denúncias?

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

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu também não vou fazer isso, porque leviandade não se copia. Eu não vou dizer que ela é delirante, que ela delira. Nada disso. Ela vai responder...

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Que ela... Ela deu depoimento na CPI do Senado, na Polícia Federal e na Controladoria-Geral da União.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputada Luciana, por favor. Vou passar a palavra ao Deputado Carlos Zarattini. Começando às 15h18min e terminando às 15h33min.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Muito obrigado, Sr. Presidente. Queria cumprimentar, em primeiro lugar, o Deputado Carlos Wilson pela forma clara como tem respondido às questões, pela sua exposição, revelando aí todo o seu trabalho na INFRAERO e na ampliação e construção dos aeroportos. Queria aqui, em primeiro lugar... O senhor se referiu aos relatórios preliminares do Tribunal de Contas da União, e o senhor disse que nesses relatórios ninguém da INFRAERO foi ouvido. O senhor poderia citar 2 ou 3 desses relatórios e nos explicar um pouco o que se passa, quais são as questões que estão envolvidas?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Deputado Zarattini, muito obrigado pela pergunta, mas na verdade as questões que estão envolvidas foram levantadas aqui pelo Relator Marco Maia. É em relação a superfaturamento, em relação à modalidade da licitação técnica e preço; e tudo isso já foi informado ao Tribunal de





Contas, só que o Tribunal de Contas ainda não deu um andamento a esses processos para que pudesse dar uma resposta conveniente, que nós estamos aguardando um posicionamento do Tribunal de Contas.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Então a sistemática do Tribunal de Contas é apresentar o relatório, e só após a apresentação do relatório é que se ouvem os argumentos da INFRAERO ou do órgão avaliado?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Exatamente.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Então, quer dizer, não houve, em nenhum momento, uma interlocução de motivos, de questionamentos entre a INFRAERO e o Tribunal de Contas?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não... Eu coloquei também antes que no meu tempo como administrador na empresa, qualquer coisa, antes até de se formalizar, o Tribunal de Contas, por conta dessa aproximação, dessa permanente ida ao Tribunal de Contas, se solucionava. Agora, depois que nós saímos da empresa, as coisas ficaram mais divulgadas e, através de relatórios preliminares, se coloca como se fosse sentenças concluídas do Tribunal de Contas da União.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Perfeito. O senhor falou também... Uma outra pergunta. O senhor... teve alguma obra em andamento que por acaso foi paralisada pelo Tribunal de Contas?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Muito obrigado pela pergunta. Nunca. No meu tempo como Presidente, nenhuma obra foi paralisada pelo Tribunal de Contas. Hoje existem obras que o Tribunal de Contas não recomenda a paralisação, mas elas estão sendo paralisadas pelas empresas que contrataram as obras, pela insegurança desse quadro. Aguardando essa decisão do Tribunal de Contas, algumas obras já estão... já estão bastante atrasadas. Eu soube que, por conta da questão da Gautama, da Gautama, o Tribunal de Contas teria recomendado a paralisação da obra de Macapá. A obra de Macapá é uma obra que — informações que eu recebi da INFRAERO —, é uma obra que já tem mais de 40% da obra realizada. Uma obra dessa, principalmente na área de pista de terraplanagem. Então, uma obra paralisada é uma obra que pode custar muito mais na hora que for retomada. O processo que a INFRAERO usou, além da questão da técnica e preço, nós ampliamos a participação de empresas no nosso tempo como



Presidente da INFRAERO, permitindo consórcios. Por exemplo, no caso específico de Macapá. Quem ganhou a obra de Macapá não foi apenas a Gautama. Ela faz parte de um consórcio cujo consórcio tem uma outra empresa chamada Beter, e outras empresas que são subempreitadas que são empresas locais que trabalham nessa obra. Então eu tenho que ponderar que precisa-se ter muito cuidado com essas determinações de paralisação de obra, porque o prejuízo pode ser muito maior. Digo isso porque fui, Presidente, como Senador, Presidente de uma Comissão chamada Comissão de Obras Inacabadas neste País. Como Presidente dessa Comissão, Prefeito João Paulo, nós levantamos 2.214 obras que recebiam recursos da União e que eram obras que estavam paradas, algumas com 3% de execução e outras até com 98% de execução, mas paralisadas. Esse trabalho que foi feito no Senado Federal, Deputado Marco Maia, esse trabalho serviu de referencial ao Tribunal de Contas junto ao Orçamento, para que só se liberassem recursos para aquelas obras que não tivessem ilegalidade, que pudesse ser dada continuidade. Então, com essa experiência de quem levantou tantas obras inacabadas no País, eu quero alertar para o que significa o atraso e a suspensão de obras no nosso País. Mas V.Exa. sabe, que é engenheiro...

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Economista.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Mas tem toda a pinta de engenheiro. *(Risos.)* V.Exa. sabe que uma obra parada 2 anos, para ser retomada, ela já deu um prejuízo de mais de 60%, quando for retomada. Então essa questão tem que ser muito ponderada, para que a gente não venha a ter problema com a infra-estrutura aeroportuária.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Deputado, o senhor citou também a necessidade de se enfrentar com coragem a questão de redistribuição de rotas e de horários nos aeroportos do País e no Sistema Aéreo Nacional. Eu gostaria que o senhor falasse um pouco mais sobre isso, que, no nosso modo de ver, essa questão de concentração de rotas e de horários tem sido uma das questões fundamentais para que a gente tenha essa sucessão de atrasos nos horários dos vôos. E que o senhor nos falasse um pouco também como era o relacionamento seu com as empresas aéreas.



**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu vou começar pela pergunta final. Excelente o relacionamento com as companhias aéreas. Nunca tive nenhum problema com as companhias aéreas, inclusive a VARIG, que enfrentava grandes dificuldades, a INFRAERO era a credora mais paciente em relação à VARIG, lutava muito para que a VARIG não fosse fechada, como também o caso da VASP, porque elas são as grandes parceiras dos aeroportos. Então, se não existe companhia aérea, não vai existir aeroporto. Então essa redistribuição da malha é porque você não pode pensar em construir aeroportos apenas para o horário de pico. O aeroporto teria que estar disponível durante 24 horas. Vamos dar um exemplo do Aeroporto de Brasília, a gente que ocupa tanto o Aeroporto de Brasília. Se for dado o trabalho de o Aeroporto de Brasília às 3 horas da tarde, 4 horas da tarde, 5 horas da tarde, o movimento é insignificante. Mas se chegar no Aeroporto de Brasília às 19 horas, a partir das 18 horas, aí é abarrotado, cheio de ocupação. A mesma coisa acontece pela manhã, 10 horas da manhã, 11 horas está lotado, meio-dia já não tem mais ninguém no aeroporto. Logo cedo, 7, 8 horas da manhã também. Então a redistribuição dessa malha é importante que se faça. É muito melhor para o passageiro esperar uma conexão sabendo que vai esperar uma conexão por determinado tempo do que ele ser surpreendido, como tem acontecido, com atrasos de 6, 8, 10 horas de vôo. Então nós temos... Quando eu falo em coragem, é porque a companhia aérea, ela está sempre querendo ganhar mais, é o lucro da companhia aérea. Nós, Parlamentares, quer dizer, o Congresso Nacional pode contribuir junto com a INFRAERO, com a ANAC, para que a gente faça uma distribuição racional desses horários. E depois, aquilo que eu falei antes. V.Exa., que é um brilhante Deputado de São Paulo, a questão do Aeroporto de Congonhas é insustentável. O Aeroporto de Congonhas não pode operar com 20 milhões de passageiros/ano. Então nós temos que ter a coragem de enfrentar esse problema do Aeroporto de Congonhas e pensar em construir o terceiro terminal do Aeroporto de Guarulhos, que também está esgotado, e a terceira pista do Aeroporto de Guarulhos, que V.Exa. sabe, como paulista que é, que existe, na aproximação de onde será construída a terceira de pista, uma invasão de 5 mil famílias. Cinco mil famílias representam 20 mil pessoas para serem alocadas. E são problemas como esses que precisa se ter muita coragem, muita determinação para ser enfrentados.



**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Sr. Deputado Carlos Wilson, o senhor fez uma bela explanação sobre essa questão. Agora, nós tivemos a informação que a ANAC — provavelmente o DAC também agia dessa forma — consulta tanto o controle aéreo como a INFRAERO para autorizar vôos. Como era esse relacionamento? De fato era consultada a INFRAERO? Havia restrições da parte da INFRAERO à colocação de novas rotas, por exemplo, no Aeroporto de Congonhas?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - O relacionamento sempre foi o melhor possível, e antes de chegar aqui eu estava conversando com uma assessora da ANAC, dizendo que a ANAC, ela teve a má sorte no momento que ela foi criada. Ela sucede o DAC, depois de uma ampla discussão dentro do Congresso Nacional. Essa discussão se arrastou por mais de 10 anos, a criação da ANAC, aqui no Congresso Nacional. Aí vem, acontece o acidente da Gol com o Legacy. Então, se joga para a ANAC todo o foco de responsabilidade do acidente da Gol com o Legacy. Então a ANAC é uma empresa que está se iniciando agora. Com os quadros que ela tem requisitado, que ela tem formado, com certeza ela vai prestar um relevante serviço a este País. Eu confio muito na ANAC, como tinha um ótimo relacionamento com o DAC. E aqui destaquei a figura inclusive do Brigadeiro Godinho, que no nosso tempo era quem respondia pelo DAC.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Deputado, por último, eu gostaria que o senhor nos apresentasse, dentro da sua experiência — e até para que esta Comissão levasse em conta no seu relatório final —, quais as obras que o senhor julga prioritárias para a INFRAERO iniciar ou dar andamento a projetos para que se faça num curto espaço de tempo, dentro de um plano de melhoria rápida do sistema de tráfego aéreo no Brasil e do sistema de aeroportos. Quais seriam as obras prioritárias na sua opinião, que deveriam ser atacadas imediatamente?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Primeiro Guarulhos, a construção do terminal, o terceiro terminal de Guarulhos. Também em Guarulhos, a construção da terceira pista. Por quê? Porque Guarulhos representa 80% do tráfego aéreo de vôos internacionais do País. Segundo, o Deputado André Vargas está olhando para mim... Curitiba, Curitiba.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Só por causa disso? (*Risos.*)



**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não, Curitiba. Ele está olhando porque ele ia pensar que eu ia esquecer de falar em Curitiba. Curitiba é um aeroporto que precisa ter a pista ampliada. O Gustavo Fruet ficou com ciúmes.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Não, não. É que é São José dos Pinhais, Deputado, dá uma confusão que o senhor não imagina lá isso, viu?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Pois é, mas... Desculpa, porque a mesma coisa acontece na Paraíba. (*Risos.*) O aeroporto não é em João Pessoa, é em Santa Rita, e ficam brigando pelos impostos a Prefeitura de Santa Rita e da Prefeitura de João Pessoa. Deve ser a mesma coisa lá em Curitiba e em São José dos Pinhais.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Já está pacificado.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Curitiba é importante, pelo crescimento de carga aérea, que se faça a ampliação da pista de Curitiba e depois a construção do terminal de carga de Curitiba, que está inteiramente esgotado. Inteiramente esgotado o terminal de carga de Curitiba. O outro, Porto Alegre. Porto Alegre, o potencial de exportação do Rio Grande do Sul está completamente esgotado. Até a INFRAERO, porque não dispõe desses recursos todos. A nossa sugestão era que fosse feita uma parceria público-privada para construir o terminal de carga lá de Porto Alegre. E o Governo, a INFRAERO fizesse a ampliação da pista lá de Porto Alegre. A pista de Porto Alegre — o Deputado Marco Maia sabe disso — tem uma invasão tão grande quanto a construção da terceira pista do aeroporto de Guarulhos. Então, para mim, são essas as prioridades.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Já que V.Exa. falou de Curitiba, dos Deputados Gustavo Fruet e André Vargas...

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Vou chegar a Teresina.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - ... de São Paulo, do Deputado Carlos Zarattini, de Rio Grande do Sul, do Deputado Marco Maia, por que V.Exa. não fala de Teresina? (*Risos.*)

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Vou falar de Curitiba... vou falar de Teresina. Eu vou falar de Teresina e vou falar de uma forma até que lamento muito, que lamento muito, porque nós deixamos pronto o processo de licitação para se iniciar a obra do aeroporto de Curitiba. De Curitiba, não. De Teresina. Tem lá a



placa: “Obra a ser iniciada”, e até hoje não foi iniciada. A licitação não foi feita porque está pendente também junto ao Tribunal de Contas da União. Mas eu tive uma preocupação grande com o Estado do Piauí. O aeroporto de Parnaíba, que é um dos aeroportos mais bonitos que nós temos, a região do Parnaíba... Inclusive tem gente que diz que é uma cópia do aeroporto Santos Dumont. O arquiteto que projetou o aeroporto Santos Dumont é o mesmo que fez o aeroporto de Parnaíba. Estava com a pista inteiramente abandonada, e um grupo italiano procurou a INFRAERO dizendo: “Se for feita a recuperação da pista, nós temos condições de trazer vôos da Itália, de Verona, na Itália, direto para o aeroporto de Parnaíba para conhecer o Delta do Parnaíba”. E essa reforma foi feita pela INFRAERO. E eu tenho a satisfação — e o Deputado Marcelo Castro sabe disso — que os vôos que vinham da Itália já começam a operar lá no aeroporto de Parnaíba.

**O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI** - Muito obrigado, Sr. Presidente, muito obrigado, Deputado Carlos Wilson.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Dou por encerrada a minha pequena fase de ciúmes aqui. (*Risos.*)

Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado Gustavo Fruet, começando às 15h34min e terminando às 15h44min.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Sr. Presidente, Sr. Relator, Deputado Carlos Wilson, primeiro seja bem-vindo, boa-tarde. São 3 preliminares.

A primeira, também a nossa manifestação de solidariedade pelo falecimento do seu irmão.

A segunda, agradecer a referência ao pai, que foi seu companheiro aqui de 79 a 83, na época, o MDB e a transição para o PMDB e fez grandes amigos. Eu agradeço a referência que o senhor carinhosamente faz a ele.

Terceiro, também o respeito à instituição INFRAERO. De forma alguma, a preocupação é desestabilizar. Tem certos momentos que certas empresas passam por um processo desses, como passou os Correios, mas isso fortalece e aumenta também o respeito à instituição. Pessoalmente, reforço esta impressão. Mas destaco também a sua manifestação com relação aos horários.

Ontem, já houve uma manifestação contrária do Sindicato das Empresas — anteontem — à proposta da Aeronáutica. Já houve uma manifestação também da



ANAC, o que mostra que ainda há uma contradição na Coordenação do Sistema do Tráfego Aéreo.

No final de semana, a Aeronáutica propôs uma série de medidas, inclusive a possibilidade de redução permanente dos vôos para o Aeroporto de Congonhas no horário de pico, que já gera um conflito, para reforçar essa sua preocupação em defesa do interesse público, dos usuários e da segurança do sistema de tráfego aéreo, porque reforça a nossa preocupação de gestão. E é nesta linha que queremos aproveitar o seu depoimento. São 3 frentes e não haverá tempo. Uma com relação às denúncias, mas sempre com muito cuidado porque não se trata de prejulgamento. Talvez pelo tempo que participei, pelas Comissões que participei, aprendi a ter esse cuidado, a respeitar, a não emitir julgamentos antes da hora e ter o cuidado e o rigor que a Câmara tem que ter em apurar todas as denúncias, para que se evite essa exposição negativa de difícil recuperação. A segunda, insistia na questão da infra-estrutura e gestão e a terceira de perguntar um pouco sobre a questão orçamentária.

Então, com relação à primeira pergunta, quando o senhor assumiu a empresa, o senhor encontrou alguma irregularidade ou irregularidades de gestões anteriores? Quais foram?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não, não encontrei, e coloquei antes. Encontrei metas determinadas diferenciadas. Coloquei que a administração, que eu elogiei pelo zelo e pela competência do Dr. Fernando Perrone e do Dr. Orlando Boni, elas têm uma clara determinação onde se visava à privatização da INFRAERO. Eu já recebi uma outra orientação de investimento na infra-estrutura aeroportuária para fortalecer essa infra-estrutura aeroportuária, entendendo que a INFRAERO, como disse antes, ela é uma empresa que não tem a menor condição de ser privatizada, porque mais de 80% dos aeroportos da INFRAERO são aeroportos deficitários.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Com relação às diretorias e superintendências, quantas havia quando V.Exa. tomou posse e se foram criadas novas diretorias ou superintendências no período?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não, diretorias foram mantidas as mesmas diretorias, 5 com o Presidente e mais 4 diretores. Superintendências, foi



criada uma superintendência regional lá em Salvador, porque não é correto. O aeroporto de Salvador ter um movimento inclusive maior que o aeroporto de Recife, e era subordinado à superintendência de Recife. Então foi criada a superintendência lá da Bahia, que absorve também o Estado de Sergipe.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Com relação à gestão ainda, o CONAC fez uma série de recomendações a partir de 2003, e nessa semana o Presidente da TAM afirmou que se essas resoluções tivessem sido cumpridas, hoje não haveria crise. Numa das resoluções, determinava-se aumento de número de controladores de vôo. Em outra resolução, aprovou-se diretrizes para a infraestrutura aeroportuária, entre as quais a elaboração do planejamento aeroviário integrado, consubstanciado na proposta de plano aeroviário nacional. Quais foram as providências adotadas no período? E se em sua gestão foi preparado esse plano, conforme recomendação do CONAC.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não, inclusive a INFRAERO não fazia parte do CONAC, a INFRAERO era representada pelo Ministério da Defesa. Agora, V.Exa. toca num ponto que eu acho que é fundamental: a questão dos controladores de vôo. A INFRAERO tem responsabilidade sobre 430 mais ou menos.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Quando o Presidente esteve aqui, deram uma informação equivocada de que eram 1.700. Não é, é na faixa de 400 a 500.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Quatrocentos e trinta controladores de vôo. Então, a INFRAERO... São controladores que ficam no grupamento de navegação aérea e que também ocupam algumas torres como a de Guarulhos e Santos Dumont. Parece que Santos Dumont também. Então, se a INFRAERO contribuiu com 430 controladores de vôo que são subordinados, vinculados ao Comando da Aeronáutica, a INFRAERO também poderia fazer novamente um concurso com muito mais rapidez de contratação de controladores de vôo. Ainda ontem, eu estava lendo alguma coisa sobre o representante da OACI, onde ele diz que o Brasil precisa de pelo menos mais mil controladores de vôo. Então uma das sugestões, Deputado Marco Maia, que eu virei a apresentar, conforme fui solicitado por V.Exa., é que a INFRAERO possa contratar controladores de vôo e coloque à





disposição do Comando da Aeronáutica. Então essa questão para mim é uma questão crucial.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - No seu período, houve alguma recomendação da Controladoria-Geral da União para fazer algum dirigente da INFRAERO?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu vim tomar conhecimento, Deputado Gustavo Fruet, de competência da Controladoria-Geral da União para afastar funcionário agora, porque V.Exa., que é um estudioso, sabe que a Controladoria não tem esse poder de afastar funcionário.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - E é uma questão importante que precisa ser entendida.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Hein?

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - É uma questão importante e algo inédito na história da administração pública brasileira. Mas, na mesma linha, no seu período, o Conselho de Administração da INFRAERO aprovou ou recomendou o afastamento de algum dirigente?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não, e eu quero também aqui que... Não posso esquecer. Eu tive muita, muita sorte, foi um privilégio ter como Presidente do Conselho de Administração da INFRAERO 2 figuras muito importantes para a INFRAERO. Primeiro, o Embaixador José Viegas, que era o Presidente do Conselho de Administração durante o tempo em que foi Ministro da Defesa, e depois o Vice-Presidente José Alencar. Nunca. O Conselho sempre foi... respaldou todas as ações da INFRAERO. E a INFRAERO, qualquer assunto mais polêmico, apesar de ser ato de gestão, a INFRAERO fazia questão de levar para dar conhecimento ao Conselho de Administração da empresa.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Obrigado, Deputado. Desculpe-me a pressa, só.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não, eu estou...

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Numa pergunta também, e aqui a faço com todo o respeito. Por favor, não é prejulgamento, mas pedido de se V.Exa. tem alguma informação, aprofundando o que a Deputada Luciana Genro perguntou. Chegou-nos a informação, e nós estamos tentando conseguir isso com a CGU, de



que houve uma recomendação — isso foi aprovado pelo Conselho da INFRAERO, também algo inédito, nós estamos pedindo a ata dos Conselhos da INFRAERO — determinando, o que parece que é fato inédito na história da INFRAERO, o afastamento de Tércio Ivan Barros, Assessor da Presidência; Mariângela Russo e Roberto Spinelli, lotados na administração de Guarulhos; do Diretor Comercial da empresa, José Wellington Moura; do Superintendente de Planejamento e Gestão, Fernando Brendaglia, além dos advogados Napoleão Guimarães Neto e Márcia Gonçalves Chaves, ambos da assessoria jurídica. O senhor tem informação do porquê desse afastamento e dessa decisão?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu tive, inclusive, por ter sido Presidente da INFRAERO, procurei o Ministro Jorge Hage e fiz um expediente para ele pedindo que ele informasse a mim, na condição de ex-Presidente da INFRAERO. São funcionários com quem trabalhei, foram... são funcionários, inclusive, muitos são funcionários da Casa, funcionários de 20, 25 anos, que ele me informasse alguma coisa relacionada a esses afastamentos. Até hoje eu não recebi essas informações. Então o que eu tenho conhecimento do afastamento desses funcionários é tanto quanto o de V.Exa.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Por fim, só para constar, 3 perguntas objetivas. A primeira: a afirmação do Brigadeiro Edilberto Sirotheau, ele assinou uma carta de demissão, foi publicada, afirmando que deixa a INFRAERO denunciando a obsessiva prioridade às obras que proporcionam visibilidade em detrimento das necessidades operacionais, prevendo — aspas — "ocorrências graves em futuro próximo". Na mesma linha, perguntar qual a sua relação com o atual Presidente e se confirma uma declaração publicada no jornal *O Estado de S.Paulo*, na qual V.Exa. afirma que o Brigadeiro J. Carlos cometeu um erro grave ao abrir cargos técnicos da INFRAERO a políticos, uma referência a superintendentes regionais do leste e sudeste. Não vou entrar aqui na análise. Seria oportuno... Tomo muito cuidado quando se fala em indicação política, virou um termo pejorativo.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Pejorativo.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Mas nós vemos que no setor de tráfego aéreo quando foi ou o período militar ou houve uma tendência de partidarização num determinado momento... Isso pode ser bom ou ruim, é o tempo



que vai analisar, não significa que seja um defeito deste ou de Governos anteriores. Mas queria lhe perguntar com relação à sua relação com o então Presidente do PTB, Roberto Jefferson, e por fim, para constar também, como não terá tempo. Mas o Tribunal de Contas afirma que, nos últimos 6 anos, a INFRAERO deixou de repassar ao Comando da Aeronáutica 582 milhões de reais.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Essa eu já respondi.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Pois é, mas o que eu pergunto é: existem procedimentos formais na INFRAERO que garantam ao Comando da Aeronáutica o acesso aos dados e sistemas relativos à arrecadação das tarifas TAN, TAT e ATAERO? E se recursos dessa fonte são utilizados como verbas secretas. Peço desculpas ao Presidente pela paciência, mas é que não haverá outra oportunidade.

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

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu vou... Eu fiquei tão sensibilizado com as perguntas de V.Exa. que, se eu também não dispuser de tempo, vou responder por escrito aqui as...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não, V.Exa. dispõe de tempo. Pode responder.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - No caso do Brigadeiro, começo pelo Brigadeiro Sirotheau. Ele foi superintendente e adjunto da área de operações do Brigadeiro Veiga, do Brigadeiro Frederico Veiga. Passou lá um ano, um ano e meio, e a área de segurança da INFRAERO, administrada, coordenada pela Área de Operações da INFRAERO, era administrada pelo mesmo. Então, por exemplo. E aí entra essa disputa, essa questão de denúncia. Ele era o encarregado de comprar equipamentos da área de segurança, pórticos, detectores de metais, esses equipamentos de segurança de aeroporto. Só que a disputa nesse mercado era uma disputa muito grande. São muitos os fornecedores, então cada licitação que ia para a rua, quem ganhasse, imediatamente ela era impugnada, ela era questionada, e aquilo foi sufocando o Brigadeiro Sirotheau. Então ele tinha à disposição dele, por exemplo, 50 milhões de reais para aplicar nessa área de compra de equipamento para a área de segurança do aeroporto. No final, ele gastava 8. Eu, como administrador, acho que é um mau administrador aquele que devolve dinheiro. Então



eu preferia relocar para outras áreas, para que esses recursos, que eram recursos arrecadados da INFRAERO, recursos da INFRAERO, não eram recursos orçamentários, fossem aplicados em outra área. Então, eu não entendi essa comparação que ele faz de se preocupar mais com os terminais, com o embelezamento do que com a área de segurança. Até porque não sei se essa pergunta seria feita. Eu também já ouvi, não sei se foi a Deputada Luciana Genro, numa outra oitiva, colocar que se construiu muito em terminal e não se fez nada em pista. É rigorosamente quase igual. No nosso tempo, o investimento em pista foi 42... 48%, pista e pátios, e em terminais, 52%, o que dá um... o que mostra a preocupação. Então é profundamente injusta essa colocação que foi atribuída ao Brigadeiro Sirotheau. A outra, a outra é em relação ao meu relacionamento com o Brigadeiro José Carlos Pereira. O Brigadeiro José Carlos Pereira foi meu Diretor de Operações, indicado pelo Conselho de Administração e indicado pelo Governo. E lá ele teve uma convivência de 7, 8 meses comigo, a mais tranqüila. Depois que eu estava para sair da empresa e que fui consultar o Conselho, quem deveria ser meu substituto... Inclusive, eu quero deixar bem claro que eu defendia que fosse um substituto da Casa, um dos funcionários da Casa pudesse administrar aquele período, que seria um período de transição, de 7, 8 meses. Mas o Conselho entendeu que seria melhor que fosse o Brigadeiro José Carlos Pereira. E me perguntaram, eu disse: "Ótimo, ele já conhece 7, 8 meses o funcionamento aqui da Casa". Depois, Deputado Gustavo Fruet, quando de lá saí, nunca mais voltei à INFRAERO. Mas mantenho, sempre que ele tem tempo ou que eu também tenho tempo, algum contato. Ele conversa, telefona, depois, nessa crise que estamos enfrentando, essas dificuldades em relação à INFRAERO, ele me pergunta alguma coisa e eu posso perguntar alguma coisa a ele. A outra pergunta?

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Das taxas, se tem o controle da Aeronáutica.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Tem, tem. Inclusive, eu tive esse cuidado e coloquei na... e coloquei antes. Eu chamei Brigadeiros para que pudessem prestar essa informação e essa assessoria a mim, porque nada mais confiável para a Aeronáutica do que um Brigadeiro para defender os interesses da Aeronáutica junto aos recursos da INFRAERO. E não é verdade! A INFRAERO não



reteve um só centavo! O Comando da Aeronáutica jamais permitiria que a INFRAERO ficasse com algum recurso do Comando da Aeronáutica. Hein?

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - O uso como forma de verba secreta?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Muito obrigado, Deputado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado Eduardo Cunha, começando às 15h49min e terminando às 15h59min.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sras. e Srs. Deputados, Deputado Carlos Wilson, em primeiro lugar, cumprimentar V.Exa., que na qualidade de Parlamentar se colocou à disposição desta Comissão...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Terminando às 16 horas, Deputado.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Obrigado pelos segundos de deferência. V.Exa. se colocou à disposição, não invocou seu direito de escolher dia e hora; pelo contrário, queria vir depor, procurou, pediu para ser convocado. Então V.Exa. mostra que tem total transparência, e o seu depoimento está demonstrando isso, o que obviamente não implica que V.Exa. não esteja respondendo e que não venha a responder aos questionamentos que porventura vierem a lhe ser feitos.

V.Exa. é uma pessoa experiente e sabe que V.Exa. está no meio de um processo político aqui. Talvez seja o ponto de um processo político, o qual pode até ser um divisor de águas desta Comissão a partir de agora. Presidente e Relator, queria, inclusive, aproveitar e comunicar a V.Exas. que eu protocolei um requerimento agora, nesta Comissão, e pediria que o Presidente o colocasse em pauta — já faço esse apelo — na próxima reunião deliberativa, para que a gente delimite o que vai, é objeto dessa CPI, investigar dentro da INFRAERO. Porque nós estamos aqui fazendo perguntas, e V.Exa. está respondendo e poderia até não responder aquilo que não é objeto da CPI. V.Exa. não está obrigado a esclarecer algo que não seja o objeto da Comissão, mas V.Exa. o está fazendo. Mas como sei que nós tivemos ontem o início de uma disputa, eu acho melhor enfrentá-la de frente.



Então eu apresentei um requerimento pedindo a desconsideração de alguns requerimentos, que justamente versam sobre investigações que não são objeto desta Comissão. E vou pedir ao Presidente que seja o primeiro item da pauta na próxima semana, porque até evita esses extrapauta que temos em toda sessão deliberativa, tentando colocar requerimento que V.Exa., como Presidente, não entende sejam apropriados. Então, dessa forma, vamos resolver definitivamente essa questão, porque não tem sentido virmos aqui discutir denúncia de uma pessoa qualquer, sem qualquer qualificação, para falar algo que não tem nada a ver com a crise para a qual o contribuinte, o cidadão, o usuário está querendo uma resposta. Nós não podemos transformar isto aqui num palco político, numa arena política, querer vincular qualquer caso de suposta irregularidade na gestão de alguém do Governo e fazer disso um embate entre governo e oposição. Vai chegar uma hora desse enfrentamento, e acho que nós não devemos fugir dele.

Então eu faço esse apelo ao Presidente, como preliminar, para que possamos, na próxima semana, como primeiro item da pauta, se V.Exa. assim entender, mas seria importante que fosse o primeiro, porque a partir daí evitaria um monte de extrapauta e a discussão passaria a ter o seu rumo adequado.

Com relação ao que V.Exa. disse aqui, vejo alguns questionamentos que já foram feitos pelo Relator, alguns até que não tinham nem razão de serem feitos, com relação às supostas irregularidades, mas eu faço a V.Exa. a mesma pergunta para os ex-Presidentes da INFRAERO. V.Exa. respondeu a ela parcialmente para o Deputado Gustavo Fruet, mas, por exemplo, encontramos, e o próprio Dr. Perrone aqui falou que encontrou casos de corrupção dentro da INFRAERO, de funcionários, que haviam sindicâncias efetuadas.

Até fiz o requerimento das cópias de todas as sindicâncias efetuadas na INFRAERO com relação a funcionários, porque numa empresa com o volume de funcionários que ela tem, é absolutamente ingênuo achar que não há ou que não vai haver qualquer caso de irregularidade com qualquer funcionário. E, efetivamente, houve, o Dr. Perrone disse, e eu fiz esse requerimento.

Pergunto a V.Exa., Deputado Carlos Wilson, se V.Exa. teve conhecimento nas gestões anteriores à sua de casos que cujas comissões de sindicância foram concluídas e que tipo de punições foram dadas a funcionários da INFRAERO, se



V.Exa. teve algum conhecimento do que foi admitido aqui pelo Dr. Perrone como existentes.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Deputado Eduardo Cunha, eu quero agradecer a intervenção de V.Exa. V.Exa. tem razão: foi de forma parcial que eu respondi ao Deputado Gustavo Fruet, mas caso de corrupção numa empresa que tem 25 mil funcionários você pode ter acontecendo com 10, 15 ou 20 funcionários. Eu relato até um dado: a INFRAERO, quando eu lá cheguei, ela tinha 8.455 funcionários orgânicos - 8.455 funcionários orgânicos - e 14.404 funcionários terceirizados. Eu saí da empresa, o relacionamento também com o sindicato era um relacionamento também muito bom, com o Presidente do sindicato, o Dr. Alencar, e eles sempre batiam muito na questão dos terceirizados. Quando eu saí da empresa, meu caro Presidente Marcelo Castro, os orgânicos da empresa pularam de 8.455 para 9.630, e os terceirizados caíram de 14.404 para 13.895 funcionários. Com isso, o que eu quero mostrar é que muitas foram as sindicâncias que foram feitas na INFRAERO nos 3 anos em que lá estive. Agora, eu não quero é ficar apregoando porque isso foi encaminhado...

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Não, a minha pergunta inicial foi do conhecimento que o senhor teve das gestões anteriores, nem foi a sua gestão.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não, e das gestões anteriores, eu apenas não fiquei tripudiando e achando que, como administrador público, você deve dar andamento legal ao processo de sindicância, de punição, e não ficar alimentando isso como se fosse uma meta, uma meta de trabalho. O mesmo requerimento que V.Exa. fez ao Deputado, ao Dr. Fernando Perrone, se V.Exa. pudesse fazer a gentileza de fazer também à Comissão, para que solicitasse ao Deputado Carlos Wilson, isso seria importante para mim porque eu iria mostrar...

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Não, eu fiz à empresa para que a empresa, para que a Comissão deliberasse para que a empresa enviasse, desde 1995, para cá todas as cópias de sindicâncias envolvendo denúncias ou apurações e as suas conclusões acerca de funcionários da INFRAERO, que era para a gente saber o que efetivamente ocorreu.

Porque o Dr. Perrone disse que existiram casos, que ele tomou conhecimento de casos de corrupção, que houve comissões de sindicância e que houve



conclusões. Ele mesmo que solicitou que, dentro das sindicâncias, nós teríamos as respostas. Não quis dar aquilo que aconteceu. Só disse que ele afastou funcionários por corrupção. Então é esse o ponto.

O que eu estou querendo mostrar, é, eu quero, primeiro, ter conhecimento se V.Exa. tinha conhecimento das gestões anteriores. Querem colocar que V.Exa. fale, justamente isso aí que V.Exa. está querendo colocar, quero saber qual o percentual que isso representa em relação ao corpo de funcionários; que tipo de corrupção se tem. Porque funcionário da INFRAERO pode ter do agente de segurança do aeroporto à diretoria. Então queria que V.Exa. colocasse, como V.Exa. está colocando, que níveis que V.Exa. tem de conhecimento das gestões anteriores e que nível que existia de tipo de corrupção.

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

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Deputado Eduardo Cunha, é um nível insignificante em relação ao tamanho, ao quadro de funcionários da INFRAERO, conforme eu relatei. Tem até funcionário da INFRAERO, que está aí sendo acusado nessas sindicâncias de CGU e através da entrevista dessa cidadã, que foram punidos na nossa administração, foram afastados de cargos na nossa administração. Eu poderia ter respondido dessa maneira logo quando surgiu a denúncia, mas um processo de afastamento de um funcionário orgânico de uma empresa não é um processo rápido, que isso possa ser feito; você tem que dar todo o direito de defesa ao funcionário. Então eu não fiquei tripudiando sobre o funcionário. Ele tem, ele vai, está lá apresentando as suas defesas. Agora, é muito importante, eu vou encaminhar a esta Presidência, se assim for permitido, todos os processos que nós abrimos de auditorias e de sindicâncias quando estivemos à frente da empresa.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Deputado Carlos Wilson, apenas como o meu tempo vai acabar, eu quero fazer uma pergunta que certamente será feita para V.Exa., e que eu fiz também para todos os anteriores. Aliás, duas perguntas.

Primeiro, como eram as concessões de *freeshops* dentro da INFRAERO, já que eu relatei aqui que o Brasil é o único país do mundo que tem *freeshop* na





chegada do aeroporto? Eu não conheço, pode até ser que tenha algum aeroporto, eu conheço alguns no mundo, mas eu não conheço ainda, eu não me lembro de ter ido a um que tivesse o aeroporto, *o freeshop* quando a gente chega de viagem do exterior. Então como é que eram essas concessões? E, segundo, como é que era o sistema que V.Exa. usou para cobrar os atrasados das empresas aéreas com relação à INFRAERO?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Olha, eu acho que o querido Deputado Eduardo Cunha precisa viajar mais, porque tem muitos...

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - A condição não tem permitido.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - O Presidente Arlindo Chinaglia não deve ter permitido alguma viagem.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Nunca me deu uma.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Porque existe, existe em vários países do mundo *freeshop* de entrada e de saída. Eu vou encaminhar inclusive...

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - De chegada... De quando a gente vai viajar, vi em todos; quando a gente chega, não.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - De chegada e de saída.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Gostaria até que V.Exa. me desse.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Vou mandar a relação. E os processos de escolha de espaços comerciais da INFRAERO, eu deixei bem claro aqui antes que são todos concedidos através de licitação. Se fala muito, por exemplo, na BRASIF. Quando eu assumi a INFRAERO, a INFRAERO também tinha sempre a conversa de que aquela empresa era de um partido tal, era do presidente tal, e com isso tentando forçar para que se fizesse uma perseguição mesquinha e política. A BRASIF é a concessionária da INFRAERO que mais paga aluguel à INFRAERO. Deixo isso aqui esclarecido, porque lá foi ganho por concorrência. Ela só perdeu num aeroporto, que foi o aeroporto de Salvador. Mas como ela detém a concessão de fornecimento de uísque, de perfumes, e ela é exclusiva no Brasil, até esta concessão de Salvador, ela é fornecedora da concessão de Salvador. Então é bom que fique clara essa questão, porque a fonte maior de arrecadação da empresa é a área comercial, são os angares e a área de distribuição dos concessionários.



**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Sr. Presidente, só deixar ele responder, não vou fazer mais intervenção. Só ver como é que era a cobrança, porque alguém vai perguntar do mesmo jeito, a cobrança dos atrasados das companhias aéreas durante a sua gestão.

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

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Com muito rigor. Chegamos ao ponto de exigir da VARIG que, para ela operar, ela teria que pagar diário, pouso e decolagem. Agora a INFRAERO não tinha, como eu disse antes, nenhum interesse no fechamento de nenhuma empresa. Além de gerar o desemprego que gera, aí que não ia receber mesmo o que tinha a receber dessas empresas. Agora, aquilo que eu coloquei antes: temos é que ter uma legislação mais rápida, no sentido de que, se a empresa desaparece, as áreas comerciais da INFRAERO elas possam ser destinada com mais rapidez para as empresas que estão operando.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Próximo inscrito Deputado Eduardo Valverde, que troca de posição com o Deputado André Vargas, começando às 16h3min terminando às 16h13min.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Não vou utilizar todo o tempo, até porque fiquei satisfeito com as informações prestadas pelo Deputado Carlos Wilson. Cada vez mais a Comissão vai ter uma compreensão mais abrangente sobre o controle do espaço aéreo, a estrutura aeroportuária para o Brasil. Talvez chegássemos aqui no momento que começou a CPI tendo uma visão muito particular sobre um problema localizado, e essa visão sistêmica para nós é muito útil, porque dá para compreender o contexto em que se situa a INFRAERO até para fazer juízo de valor, que muitos de nós fazem por informação de jornal. Informação incompleta, informação distorcida e dentro do jogo político de embate político, muitas vezes essa informação distorcida acaba sendo o cavalo-de-tróia, acaba sendo aqui o aríete para fazer o enfrentamento.

Creio que a serenidade dos membros da CPI tomou o papel daquele clínico geral que olha o corpo humano como um todo, para fazer um diagnóstico muito mais abrangente do que um especialista em cardiologia, que só faria o diagnóstico do coração, sem olhar o todo. Acho que o Relator vai ter uma condição melhor e muitos de nós, que às vezes fazíamos um juízo equivocado do sistema aeroportuário, sairá



daqui com uma visão muito mais acabada, até para informar melhor aos nossos eleitores.

O questionamento que faço a V.Exa. é no tocante ao seu papel na INFRAERO. Na mudança de paradigma, dentro de um contexto onde a INFRAERO estava sendo preparada para a privatização, muitas decisões deixaram de ser tomadas. É óbvio que houve investimento. Os dados apontam, de 2000 a 2001, um grande investimento para tentar adequar a nossa estrutura aeroportuária. Esse investimento pode ter sido feito no intuito de deixar a empresa mais ajeitada para a privatização, ou pode ter sido feito para também, se for se fazer uma análise de juízo dentro da disputa política, para atender a demanda.

É muito difícil fazer juízo de valor em cima de situações pontuais. Poderia fazer-se essa comparação, se investiu no passado para tentar privatizar, deixar ela mais fácil para privatizar, ou pode ter sido investido no passado para deixar atender uma demanda crescente do transporte aéreo brasileiro. Mas aquela posição tomada pelo Governo que assumiu em 2003 foi no intuito de fortalecer a INFRAERO como empresa estatal, até porque sei que é uma empresa que faz o subsídio cruzado. Ela mantém o superávit de determinados aeroportos no Brasil, ajuda a INFRAERO a colocar em funcionamento e a investir em aeroportos que dificilmente seriam atendidos com esse grau de investimento se não fosse esse intercâmbio, essa composição de custo que a INFRAERO faz. Por ser empresa estatal, não seria atitude dela não fazer isso.

O senhor assumiu dentro de um quadro de pessoal reduzido em função de um PDV. A pergunta que faço a V.Exa. é: qual foi o perfil do quadro técnico que saiu da empresa durante o PDV? Esses postos foram ocupados por quem? Por terceirizados ou ficaram vagos até serem preenchidos por novo concurso? Que prejuízo isso deu à INFRAERO? Ou seja, a perda de um quadro capacitado, caso tenha sido esse contingente, o que perdeu a INFRAERO em termos de qualidade de pessoal em face dessa saída? Essa saída foi complementada por terceiros ou se ficou uma lacuna só preenchida posteriormente com novo concurso público? Essas as perguntas que faço.



Quando o senhor assumiu, as superintendências eram ocupadas por quem? Eram pessoas de carreira ou pessoas nomeadas por livre nomeação, quando o senhor assumiu?

No tocante ao controle, quais foram as ações por parte de V.Exa. para fazer o controle da verba de publicidade? Como era feito o controle das verbas de publicidade anteriormente à sua gestão? Quais foram as providências tomadas pela gestão para controlar a verba de publicidade e quanto isso reflete no orçamento da INFRAERO, o custo disso dentro do contexto da INFRAERO?

Mais um comentário. No tocante ao depoimento daquele Procurador do Ministério Público ao TCU, nasce uma caixa preta. A função do TCU é investigar, auditar. Se uma opinião do TCU aponta que existe caixa preta, ou há má vontade do TCU de fazer uma investigação e uma auditoria, ou há um certo nível de incompetência para conhecer e desvendar a caixa preta, até porque essa é função inerente a qualquer órgão de controle - tem que conhecer essa realidade. Esse posicionamento do Procurador foi motivado por quê? Qual a razão que pautou essa afirmativa do Procurador do Ministério Público da União junto ao Tribunal de Contas da União? Qual seria a motivação disso?

Por fim, ainda bem que a sua gestão tenha se comportado na INFRAERO de maneira isenta, como deve ser a ação do Estado, a ação republicana. Falo isso no tocante a BRASIF. Se fossem partidizar a gestão da INFRAERO, certamente a BRASIF, por pertencer a quem nós sabemos, e quem sabemos faz muita crítica ao Governo, certamente essa empresa não estaria nos aeroportos brasileiros.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Em primeiro lugar, quero agradecer a intervenção do Deputado Valverde, que faz, com muita competência, uma série de colocações. Eu começo com a questão que já foi colocada antes, que é o PDV, o Plano de Demissão Voluntária da empresa. Os funcionários que foram estimulados a sair da empresa foram dos quadros mais qualificados da empresa. Então, para você preencher quadros qualificados na empresa, leva algum tempo. A INFRAERO abriu um concurso, cujo concurso teve a participação de 260 mil inscritos no País. Mas o salário de algumas categorias, principalmente de nível superior, são salários pequenos e o interesse era bastante reduzido no aproveitamento. Essa questão de verba de publicidade foi uma coisa que nos preocupou desde o primeiro momento



quando assumimos a INFRAERO. Existia a licitação, mas uma licitação que precisava de uma ferramenta que pudesse ser de maior controle para que você tomasse conhecimento dos espaços de mídia de 67 aeroportos.

Tanto que a INFRAERO buscou, e deve continuar a buscar, um *software*, um equipamento, uma ferramenta no sentido de ter esse controle. Até hoje a INFRAERO não conseguiu ter esse controle preciso, que necessário se faz. O que aconteceu, e foi motivo de denúncia e que V.Exa. colocou, é que aqueles que se beneficiam com a falta de controle da INFRAERO, na hora em que a INFRAERO passa a tentar imprimir um controle maior, vem a denúncia infundada, através da mídia, que beneficiou, que está atendendo à empresa tal, que a empresa tal é nova. Foi, inclusive, um contrato celebrado, como a Deputada Luciana Genro aqui falou, com um grupo intitulado FS3. Era exatamente para você ter, através da Internet, o controle de todos os espaços da mídia aeroportuária. Mas isso gerou uma disputa muito grande. E essa ferramenta, que foi comprada pela INFRAERO, 10 ou 11 meses depois que estava em funcionamento, foi retirada de funcionamento. Então, tudo o que gera controle, com certeza, você está tirando privilégios. E aí a disputa do mercado é uma disputa que leva a uma situação em que o administrador fica exposto a esse tipo de acusação. Alguns que foram afastados através de atos, de gestão da INFRAERO, estão respondendo com o afastamento dos seus cargos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Próximo orador inscrito, Deputado Vanderlei Macris, iniciando às 16h13min. e terminando às 16h23min.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Deputado Carlos Wilson, muito obrigado pela sua presença na nossa Comissão. Com certeza as suas informações serão valiosas para que possamos emitir um juízo de valor sobre essa crise que afeta a todos.

Minha primeira pergunta: o DAC deverá elaborar normas específicas? Isso parte da Resolução nº 002/2003, do CONAC, dizendo o seguinte:

*“1.3.3 O DAC deverá elaborar norma específica de alocação de slots em aeroportos que apresentem saturação de tráfego, segundo critérios estabelecidos pelo CONAC.*



*1.3.4 Os slots serão disponibilizados até o limite da capacidade da infra-estrutura aeroportuária e aeronáutica, segundo regras previamente estabelecidas.*

*1.3.5 O DAC estabelecerá norma regulando o acesso à infra-estrutura aeroportuária, segundo critérios definidos pelo CONAC.”*

Foi recomendado ainda, aos Ministérios da Defesa e da Fazenda, que em 75 dias implementassem proposta de detalhamento da presente resolução.

O que foi feito na sua gestão a esse respeito?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu coloquei antes a pergunta do Deputado Gustavo Fruet. Veja como é antiga, a portaria fala em DAC...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - É de 2003.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - O DAC já foi substituído com a criação da ANAC. Existia uma perfeita sintonia entre o antigo DAC e a INFRAERO no que se refere à concessão de *slots*, principalmente nos principais aeroportos do País, especificamente no Aeroporto de Congonhas. Há disputa muito grande principalmente em vôos de ponte aérea. Então, hoje, Deputado Vanderlei Macris, eu não posso lhe dar com precisão qual tem sido o relacionamento atual da INFRAERO na concessão de *slots* juntamente com a ANAC e com o Comando da Aeronáutica. Agora, tudo o que for relacionado à concessão de *slots* passa por uma orientação que envolve todas as entidades que participam do Comando da Aeronáutica.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Houve concentração dos *slots* em algumas empresas específicas?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não houve concentração. E é por isso que esta Comissão... Nós vamos ter um papel aqui muito importante na elaboração do relatório final. Eu acho que nós temos que ter mais controle na distribuição desses *slots*, principalmente no que se refere aos chamados aeroportos centrais: Congonhas e Santos Dumont.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Os *slots*, ou melhor, as...

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Agora, no que se refere à questão de segurança, eu tenho a certeza de que não existe nenhuma possibilidade de ter-



se concedido *slots* que possam colocar em risco a questão de segurança desses aeroportos.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Na sua época, a INFRAERO autorizava pousos e decolagens de maneira informal quando a ANAC solicitava?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Qual era o tipo de estudo que era feito na época?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Aí era o DAC.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Qual era o estudo que a INFRAERO fazia do ponto de vista da infra-estrutura aeroportuária para autorizar pousos e decolagens nos aeroportos, principalmente nos de maior movimento?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Esse estudo era feito em conjunto com o DAC, e se passava todas as informações e, conjuntamente, se decidia a distribuição dos *slots*, principalmente dos aeroportos centrais.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - V.Exa. participou de reuniões para discutir a crise das empresas aéreas, a solução de dívidas entre o segmento aéreo e o Governo, especialmente as ações referentes às perdas tarifárias das empresas aéreas que estão em curso no Supremo Tribunal de Justiça: VARIG, TAM e VASP?

No caso da VARIG, V.Exa. considera que foi adequado o afastamento do Governo das negociações e tentativas de salvar a empresa? V.Exa. acompanhou ou teve conhecimento de negociação de compra da VARIG pela TAP?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - A questão da VARIG, eu fui um lutador no sentido de evitar o desaparecimento da VARIG. Nós fomos extremamente pacientes, no que se refere à INFRAERO, tentando, protelando, porque sempre defendi que a sobrevivência da VARIG era da maior importância. Uma empresa que não era uma empresa comum, uma empresa com quase 80 anos de operação, então ela tinha que receber um tratamento diferenciado, apesar de a VARIG não ter, principalmente a Fundação Ruben Berta, essa mesma preocupação com a manutenção da VARIG. Participei de várias reuniões no Governo onde a questão VARIG era colocada, e a INFRAERO sempre foi, a estatal sempre foi a empresa mais tolerante no que refere à crise enfrentada pela VARIG.



**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Diga-me uma coisa: sobre os *slots* da VASP, VARIG e Transbrasil, por acaso, dentro da sua gestão, houve alguma modificação para a utilização desses *slots*?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não. Foram distribuídos de forma proporcional. Então, até empresas novas, como BRA, Pantanal, passaram a operar nos aeroportos centrais.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - A ANAC, por acaso, pressionou por autorizações de *slots* ou HOTRANS? Houve alguma pressão?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não. No meu tempo não existia pressão, porque existia esse clima de cordialidade e de muito entendimento entre o DAC — na época DAC — e a INFRAERO.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Muito bem. Deputado Carlos Wilson, o senhor entende que a construção de um aeroporto precisa de um planejamento com muita antecipação?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - E é isso que a INFRAERO tem feito. Não existe aeroporto sem planejamento com no mínimo...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Muito bem. Esse planejamento é longo.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - É longo.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Até onde sabemos nesta Comissão, é longo.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Longo, longo.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Na sua época, já se falava no terminal de passageiros e da terceira pista de Guarulhos?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Já.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Já existia planejamento?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Já se falava.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Já existia planejamento para o segundo terminal, a segunda pista do Aeroporto de Viracopos?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Já.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Já existia.





Na sua época, houve algum estudo para viabilizar o Campo de Marte como alternativa da aviação executiva?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Nunca houve?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Estou ouvindo...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Nesses 2 casos, só para eu concluir a minha questão, se existia planejamento e já existia proposta, por que não se investiu nisso?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Investimos, investimos. Eu coloquei antes aqui na exposição...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Por que não houve desapropriação das áreas e por que não houve construção das pistas?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Isso é um planejamento que tem que se trabalhar sintonizado com o Governo Estadual e com os governos municipais. A INFRAERO só pode fazer investimento dentro do sítio aeroportuário. Qualquer um outro investimento fora do sítio tem que ser feito ou pelo Governo Federal, ou pelo Governo Estadual, ou pelo Governo Municipal.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - No caso de Guarulhos...

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - No caso específico de Guarulhos...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - ...a área é toda da INFRAERO, porque houve desapropriação feita pelo Estado com doação para a INFRAERO.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu não tenho... Acho que não.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Houve. A desapropriação, inclusive, está sendo paga até hoje.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - A desapropriação... A que está ocupada?

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Em áreas...

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Nessa área invadida?

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Área não só a ocupada, que era área desapropriada pela INFRAERO na época do Governador Paulo Maluf ainda...

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Sim, mas essa área desocupada, ela está hoje ocupada através de um processo de invasão. Agora, essa área...



**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O que me intriga, Deputado Carlos Wilson, é o seguinte. Existia um planejamento de investimento em 2 grandes aeroportos, capazes, inclusive, de ser alternativas para São Paulo, onde temos o maior fluxo de tráfego. Havia planejamento. O que faltou? Faltou investimento para se feito nessas áreas?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não, não faltou, apesar de a INFRAERO não dispor...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Então, o que aconteceu? O planejamento foi mal feito?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não, o planejamento não foi mal feito, apesar de a INFRAERO não dispor desses recursos que são alardeados aí como se fossem recursos fartos para fazer todo esse tipo de investimento. Tanto que eu falei aqui na exposição que nós precisamos ter coragem para pensar no acesso de Guarulhos, através de uma PPP, porque senão nós não vamos viabilizar Guarulhos. A mesma coisa no que se refere ao assentamento de 5 mil famílias que estão dentro da aproximação da cabeceira da pista, onde será construída a terceira pista do aeroporto de Guarulhos. E no caso de Viracopos...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O tempo de V.Exa., Deputado.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Só para concluir, Sr. Presidente.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - No caso de Viracopos, só para ainda mais dar uma informação a V.Exa., com muito prazer, Viracopos, existem estudos na INFRAERO inclusive para mudar o traçado da segunda pista.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Já foi feito isso e já foi deixada de lado a alternativa anterior.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Porque o custo é mais barato, porque, se você for relocar também 5 mil famílias, o custo vai ficar tão elevado que você não vai dispor desses recursos para fazer a segunda pista.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Muito bem. Eu vou fazer a última pergunta, Deputado.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Com o maior prazer.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O senhor conhece Bruno Reis?



**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Conheço.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O senhor conhece Jonas Barcelos?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Conheço.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O senhor conhecer Roberto Teixeira?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Conheço.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O senhor teve algum contato com o Roberto Teixeira na sua gestão, do ponto de vista comercial?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não. Do ponto de vista comercial... O Roberto Teixeira, na minha gestão, ele representava, como advogado, os interesses da Transbrasil.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Transbrasil?

O senhor disse aqui que várias áreas de empresas aéreas que ficaram pelo caminho, como VASP, VARIG, Transbrasil, nos aeroportos... Houve alguma movimentação do Sr. Roberto Teixeira com o senhor para tratar desses assuntos referentes a áreas remanescentes dessas empresas?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não. Ele, como representante, como advogado da Transbrasil, ele conversava com os setores jurídicos da INFRAERO no sentido de defender os interesses da Transbrasil.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Na sua gestão, houve a formalização de algum entendimento com a Transbrasil?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não. Na minha gestão, nós procuramos retomar as áreas, principalmente de Congonhas, que eram ocupadas pela Transbrasil.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - E foi patrocinada pelo advogado Roberto Teixeira?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - A Justiça entendeu que não era correta a posição da INFRAERO, e coube recurso e eu não sei hoje a situação.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Pois é. Mas foi na sua gestão que foi resolvido isso?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Que foi retomada? Sim.



**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Como interlocutor da Transbrasil, o advogado Roberto Teixeira.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Sim, mas aí o que prova que não houve beneficiamento nenhum para o Dr. Roberto Teixeira como advogado da Transbrasil.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Está bem.

Eu agradeço, Sr. Presidente.

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

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Obrigado, Deputado Carlos Wilson.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Obrigado, Deputado Vanderlei.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O próximo inscrito é o Deputado Miguel Martini, começando às 16h24 e terminando às 16h34.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Deputado Carlos Wilson, queremos também manifestar a nossa solidariedade pela perda do seu irmão.

A sua fala vai bem na direção daquilo que já estamos perseguindo aqui há mais tempo, e ouvi dizer que a própria CPI do Senado começou a perceber isso também. Numa das suas falas agora, V.Exa. disse que esta CPI tem uma grande importância no sentido de apontar os rumos para o sistema de tráfego aéreo brasileiro.

O senhor foi um dos que construíram bastante, fizeram esses investimentos. Como foram planejados esses investimentos por parte da INFRAERO? Como foram feitas as escolhas dos investimentos? Que critério foram adotados?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Esses investimentos são investimentos, como eu disse há pouco ao Deputado Vanderlei Macris, investimentos que levam 8, 10 anos. Muitas das obras que eu recebi a honra de inaugurar foram obras que foram iniciadas há bastante tempo, como citei, por exemplo, o aeroporto de Brasília, tanto o segundo terminal, o segundo satélite de Brasília, e a pista de Brasília, que levou mais de 10, quase 10 anos para ser concluída. Então existe o planejamento...

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Das que V.Exa. iniciou?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Das que eu iniciei, qual o critério?



**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Quais foram os critérios para escolher...

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Também já eram projetos que estavam elaborados.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - V.Exa. apenas realizou o que foi planejado?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - E aí consultando o Conselho de Administração, qual o interesse dos donos da empresa, no caso, o Tesouro representado pelo Conselho de Administração, como iniciar a obra de Macapá, como iniciar a obra de Vitória, e também fazendo um levantamento da necessidade dessas obras, e levando sempre em conta aquilo que era a grande filosofia da nossa administração, recomendada pelo Governo Federal, pelo Presidente Lula. Não era necessariamente a preocupação com o lucro, porque se fosse se preocupar apenas com o lucro, seriam concentrados no eixo Rio, São Paulo, Brasília e Minas Gerais os investimentos na INFRAERO. Um aeroporto em Macapá, um aeroporto em Cruzeiro do Sul, não vai ser um aeroporto que venha a ter retorno financeiro nem a curto nem a médio prazos.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - De Minas seria muito bem-vindo. *(Risos.)*

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Em Minas, inclusive, a INFRAERO recebeu agora o aeroporto de Juiz de Fora, o aeroporto em torno de Juiz de Fora, que foi iniciado...

*(Intervenção fora do microfone. inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não, foi iniciado no Governo do Presidente Itamar Franco.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - É, que não era necessário ali não.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Pois é, mas é uma obra... Essa questão de não ser necessário... Para mim, o que não é necessário é desperdiçar recursos públicos. Quer dizer, uma obra que tinha sido iniciada e que estava lá e que precisa ser concluída porque, pelo que me informam, 70, 80% daquela obra já foi realiza.



**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - O.k. Essa é uma outra questão, porque lá nós somos oposição. Só por isso.

Eu queria focar, e aí é a sua contribuição, pela experiência dos anos que ficou à frente da INFRAERO. V.Exa. disse que realizou ou executou algo que havia sido planejado há 8, 10 anos. Um dos motivos, talvez o mais grave dessa crise aérea que nós estamos vivendo, enfrentando, é que, no papel, foi bem planejado, mas o planejamento não foi levado a efeito no que diz respeito ao sistema de tráfego aéreo. Eu queria a sua opinião, porque, veja, vamos ter que mexer em alguma coisa.

Na resposta que deu há pouco, V.Exa. disse: com o DAC a gente conversava, era tratado com o DAC, nós nos entendíamos com o DAC. Tudo estava sob uma única coordenação, que era o Ministério da Aeronáutica. Na modificação do sistema, na transição, nessa mudança, ficou uma parte no Comando da Aeronáutica, uma outra parte foi vinculada ao Ministério da Defesa e uma terceira parte foi transferida para uma agência reguladora autônoma, que não se subordina a nada.

Não é possível a INFRAERO agir sem estar em comunhão, sem estar discutido, claramente planejado com o DAC e nem com o DECEA. Não é possível o DECEA planejar alguma coisa se não for com aqueles que vão autorizar as novas rotas, as novas linhas ou até mesmo os *slots*. Não é possível funcionar um sistema desintegrado como está!

Hoje eu conversei com o Brigadeiro Ramon, e ele disse: nos consultam, não importa a resposta que nós damos, eles fazem - a ANAC. A ANAC é uma agência reguladora.

Então, não tem quem coordene mais esse processo e não se planeja a curto prazo. É sempre a médio e longo prazos. Ouvimos aqui que as empresas aéreas têm que pagar 5, 6 anos para receber o avião. Como fazer um planejamento a médio e longo prazos se os 3 atores estão completamente separados, independentes, dependendo apenas da boa vontade, se quiser?

Então, queria que V.Exa. desse essa contribuição para nós pela experiência que viveu.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu acho, Deputado Martini, que a maior contribuição quem dá é V.Exa. V.Exa. está dando uma aula de conhecimento no que se refere à falta de sintonia, de entrosamento de todos os órgãos que



administram o tráfego aéreo no Brasil e a infra-estrutura aeroportuária. O que eu posso dizer é aquilo que foi colocado. No nosso tempo, como presidente da INFRAERO, eu sempre busquei essa união através de pessoas que me auxiliavam nessa ligação com a Aeronáutica — brigadeiros, representantes nas suas áreas específicas. Esse cuidado... Porque era muito importante esse entrosamento. Nós nunca tivemos nenhuma dificuldade com o DAC. Muito pelo contrário, qualquer ação que fosse executada pela INFRAERO o DAC era consultado. O Comando da Aeronáutica, exercido, na época, pelo Brigadeiro Luís Carlos Bueno, qualquer obra que se fizesse, você tinha que ter uma ampla negociação com a Aeronáutica. Por exemplo, o Aeroporto Santos Dumont. Só foi possível se fazer a obra que agora está sendo inaugurada no Aeroporto Santos Dumont porque a Aeronáutica abriu mão, trocou com a INFRAERO um espaço no Aeroporto Santos Dumont e, em contrapartida, a INFRAERO construiu casas, apartamentos para cabos e soldados da Aeronáutica. Então, esse entrosamento é que esta CPI e V.Exa., com o conhecimento que tem — e há pouco eu comentava isso com o nosso Presidente Marcelo Castro... O que eu espero, como Parlamentar, é que possa sair daqui um relatório que seja um relatório para o qual a gente contribua. Eu não vejo CPI apenas como denúncia. É importante a denúncia, é importante a fiscalização. Mas muito mais importante do que isso é que a gente tenha uma proposta concreta e que possa oferecer à sociedade esse projeto de que o País está precisando. O caos que aconteceu com o acidente da Gol foi apenas a gota d'água que, lamentavelmente, levou ao falecimento de 154 pessoas. Mas isso já vinha se anunciando por falta desse entrosamento.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Deputado, quando soube do requerimento de criação desta CPI, procurei o Líder do Governo, porque houve todo aquele processo equivocado de tentar impedir a CPI, e disse: “Deixa, porque a CPI poderá dar uma contribuição imensa, não porque vai investigar isso ou aquilo, mas porque precisa discutir esse sistema”. Talvez porque eu já conhecesse um pouco do assunto, por já ter essa experiência. E é o que está acontecendo.

Nós não estamos aqui na CPI preocupados em atribuir culpa, em achar culpados. Não! Nós estamos aqui tentando definir o que deve ser feito no controle



de vôo, identificar fatores. Se nós não fizermos essas modificações, as crises vão se alongar.

V.Exa. entrou na INFRAERO em 2003. Em que mês?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Janeiro. Treze de janeiro de 2003.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Em outubro de 2003, V.Exa. deve ter tomado conhecimento do voto dado no CONAC pelo ex-Ministro Viegas. Ali, para mim, há uma preciosidade. Ali, para mim, é um *vade mecum* desse sistema de tráfego aéreo. Tem que pegar aquilo dali porque ele conseguiu naquele voto colocar os atores todos.

A única falha que há ali é que ele ainda não disse como esses atores — e nós vamos apontar o caminho —, como esses 3 atores vão estar sob uma única coordenação. Que sejam independentes não há problema. Mas o DAC não pode continuar na ANAC da forma como está. Não pode.

O controle de vôo e a infra-estrutura precisam estar os 3 juntos numa mesma coordenação, porque, do contrário, não vai avançar. E o voto do Ministro Viegas aponta muito além. Ele incluiu a própria EMBRAER, as próprias empresas que constroem as aeronaves que trabalham nesse setor. Ele inclui ali o avanço na questão do turismo.

Então, o que eu pergunto é o seguinte: nos 3 anos em que V.Exa. lá esteve — o voto foi proferido em outubro —, isso em algum momento foi discutido, em alguma reunião com os outros, com o DECEA, com a INFRAERO, com o DAC ou com a ANAC, houve alguma reunião nesse sentido? É o chamado COTAER.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Miguel Martini, V.Exa. sabe que eu gostaria de permanecer à tarde inteira ouvindo V.Exa. mas, infelizmente,...

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Só a resposta.

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

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Deputado Martini, quero lhe colocar o seguinte: lamentavelmente o CONAC se reúne pouco. V.Exa. levanta o mês de outubro de 2003, quando o Ministro Viegas era o Ministro da Defesa. Lamentavelmente o CONAC se reúne pouco. Então, esse trabalho da nossa CPI é importante até para que a Comissão de Turismo da Câmara possa participar do





CONAC, e o Congresso possa exigir reuniões do CONAC, que é um órgão da maior importância, mas que, infelizmente, é relegado a um segundo plano.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vou passar...

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Só 10 segundos, Sr. Presidente. Só para dizer que o CONAC se reúne como um colegiado, mas é preciso ter esses 3 atores como uma coordenação para executar as propostas, do contrário, é o que está acontecendo: não sai do papel.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - A coordenação, na minha opinião, teria que ser exercida pelo Ministro da Defesa. Eu não estou aqui... Não é nenhuma crítica ao Ministro Waldir Pires. Mas eu não acredito que ele tenha reunido o CONAC nem uma vez..

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O único Parlamentar aqui de quem eu não consigo cortar a palavra é o Deputado Miguel Martini.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu também gostaria de....

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Isso quer dizer que V.Exa. já vai começar cortando a minha, não é?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Ivan Valente, de V.Exa. eu consigo. (*Risos.*) Começando às 16h38min e terminando às 16h48min.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - De mim V.Exa não consegue.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - É que eu sou da Oposição.

Sr. Presidente, Sr. Relator, Deputado Pedro Wilson, nosso colega aqui, queria começar com...

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Carlos Wilson.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Carlos Wilson.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Pedro Wilson é um brilhante companheiro nosso, Prefeito de Goiânia.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Educador também, nosso amigo.

Mas, Deputado Carlos Wilson, permita-me uma pergunta inicial: quando foi que V.Exa entrou no PT?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu entrei no PT quando fui expulso do PTB.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Foi expulso do PTB?



**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Fui expulso do PTB. Sabe por quê ? Porque não quis atender a algumas indicações que eu acho que não acrescentariam nada para a INFRAERO.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Eu fiz essa pergunta pelo seguinte: eu fui fundador do PT.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Lamentavelmente saiu.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - E eu saí do PT.

Eu pude perceber o apoio que V.Exa. recebeu aqui de toda a bancada pernambucana, governista e petista, inclusive do Prefeito de Recife — até o entorno veio. V.Exa. está de parabéns. V.Exa. é poderoso no PT.

Eu fui do PT durante 25 anos, fui suspenso 2 vezes e quase fui expulso. Isso é um sintoma de que o PT está mudando, não é?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Pode ter certeza de que nós vamos nos transformar aqui, Deputado Ivan Valente, nesses 4 anos, com certeza, em grandes amigos. Eu tenho profunda admiração pela sua combatividade e seriedade. Agora, isso para mim é o meu maior patrimônio. Em nenhum momento eu me emocionei aqui. Mas, quando eu vi o prefeito de Recife, a Prefeita de Olinda, o PCdoB, o PT, o DEM, o Deputado Albano Franco, o PSDB...

**O SR. DEPUTADO WOLNEY QUEIROZ** - Havia até Secretário de Estado aqui.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Secretário de Estado. Para mim, é um grande patrimônio. Então. ....

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - V.Exa., inclusive, não é rancoroso, porque V.Exa. foi expulso do PTB... Porque, se eu não me engano, o Líder do Governo, José Múcio Monteiro, é do PTB.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Meu amigo.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Inclusive outro Deputado, o presidente da CNI, Deputado Armando Monteiro, também é do PTB.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - E meu amigo também.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Isso. V.Exa. tem um trânsito fantástico, realmente.



Bom, quero agora entrar direto no nosso assunto. Eu quero fazer algumas perguntas a V.Exa., só que tenho pouco tempo, porque o presidente não é tão tolerante comigo como o é com os outros....

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Com os outros, não, com o Miguel Martini.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - V.Exa., como civil, conviveu com os militares lá. Eu quero uma resposta direta de V.Exa.: V.Exa. é a favor da desmilitarização do controle da aviação civil, da desmilitarização do setor? Sim ou não?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Olha, eu não convivi apenas com ... Depois eu posso até conversar mais com V.Exa. sobre a minha história, mas eu não convivi apenas com os militares. Na época da ditadura militar, quando o companheiro de V.Exa., o petista Lula, estava preso lá no ABC, eu estava lá também visitando o Lula, juntamente com Teotônio Vilela, Cristina Tavares, Ulysses Guimarães e outros democratas que lá foram visitá-lo naquela época, que era época da ditadura militar.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Só não foi me visitar.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu não sabia.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Eu fui julgado pela 4ª Auditoria da Aeronáutica e condenado a 3 anos de prisão. (*Risos.*)

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Lamento muito. Gostaria de ter ido lá, não para vê-lo preso.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Mas farei uma resposta curta e grossa. V.Exa. é favorável à desmilitarização da aviação civil?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não, hoje, não. Num momento de crise, eu acho que nós vamos cometer um erro.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Não, Deputado, permita-me um minuto.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu acho que nós temos que amadurecer e depois pensar em desmilitarizar.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Não. Mas eu pergunto “sim” ou “não” do ponto de vista da melhor proposta.



**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não, da melhor proposta... A melhor proposta para mim e a eficiência.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Isso. Exatamente por isso.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu quero é a eficiência. E se for, na crise, desmilitarizar, nós vamos agravar a crise.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Não, mas a desmilitarização sempre vai ser uma transição, a desmilitarização sempre vai ser uma transição.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Uma transição...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Ela não pode ser feita de um dia para o outro. O problema é tomar a decisão política, fazer a escolha. V.Exa. faria essa escolha?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Faria essa escolha.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Por desmilitarizar o setor?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Mas amadurecidamente.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Sim, tudo bem, mas faria a escolha.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não precipitadamente.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Ótimo. A pergunta foi respondida. Eu queria colocar uma segunda questão, Deputado. V.Exa. concorda que há uma crise aérea profunda? Sim ou não?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Concordo que há uma crise, mas não uma crise de segurança. Por exemplo, essa questão da VARIG, a questão do desaparecimento da Transbrasil, a falta de opções. Depois, outra questão que pouco se colocou, aqui, até o Ministro Mantega, num gesto de muito pouca sorte, disse que o crescimento econômico estava fazendo com que o povo viajasse mais. O povo viaja pouco neste País. Menos de 2% da população tem acesso a avião. São 110 milhões de passageiros/ano, mas são passageiros que viajam 3, 4, 5 vezes por semana. A gente precisa popularizar mais a aviação comercial.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Mas, Deputado, o que eu queria perguntar no meu tempo é o seguinte: nós temos os atores da crise. São as instituições que assumem as responsabilidades. Ou não? Então, na minha opinião, nós temos a Aeronáutica, que é um ator; temos a ANAC, que no seu tempo ainda era o DAC. Houve a transição.



**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - O DAC.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - V.Exa. pegou a transição, não é? A INFRAERO e as empresas. Eu queria que V.Exa. me falasse quem tem mais responsabilidade nisso aí.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Olha, eu acho que a responsabilidade tem que ser dividida. Eu não vou aqui ficar tripudiando...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - O senhor assume a responsabilidade, na sua época, como dirigente da INFRAERO? Como por não ter feito um planejamento estratégico maior?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não. O planejamento da INFRAERO era feito. Eu não posso assumir responsabilidade em relação ao tráfego aéreo. A INFRAERO não tinha nada a ver com isso.

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

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Então, o primeiro noticiário que saía... Se perguntar, se for feita uma pesquisa perante a população, ela vai achar que a INFRAERO é que tem responsabilidade pela crise do “apagão” aéreo. Nós não temos nada a ver com isso. Então, a minha preocupação é com que a gente possa descobrir o caminho, como foi colocado aqui pelo Deputado Martini, para dividir responsabilidades e, dividindo essa responsabilidade, a gente possa construir um projeto que seja um projeto com a participação de todos.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Perfeito. Sr. Presidente, quanto tempo eu ainda tenho, para eu me monitorar?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Três minutos, termina às 16h48min.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Deputado Carlos Wilson, a INFRAERO também tem sob sua guarda uma parte dos controladores, está certo? É o DACTA, é o sistema militar e a INFRAERO. Eu queria lhe perguntar por que, na sua época, já que vocês também poderiam contratar — e nós temos uma brutal defasagem e deficiência de controladores, isso caminharia mais também para o controle civil — V.Exa. não contratou controladores? Poderia contratar?



**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Contratamos. E a prova é que nós temos na INFRAERO — há pouco eu respondi a perguntas — mais de 430 controladores de voo.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Contratados na sua gestão?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Contratamos.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Quantos foram contratados?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não sei exatamente o número, mas posso encaminhar a V.Exa. quantos foram contratados. Agora, defendi, nesta mesma Comissão... Existe aí, segundo a OACI, uma deficiência de mais de 1000 controladores. A INFRAERO deveria abrir concurso para controlador de voo e contribuir.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Deveria abrir?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Deveria abrir concurso para 500, 600 vagas.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - E por que V.Exa. não abriu concurso para esse volume?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não para esse volume porque no meu tempo não se falava em crise, não se falava em falta...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Não era detectável?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não era. Eu nunca senti isso, eu nunca ouvi... E, olhe, Deputado Ivan Valente, eu confesso a V.Exa. que eu viajei muito para conhecer aeroportos neste País, até porque eu não sou um especialista. E, humildemente, eu queria ouvir controladores. Eu nunca entrei num aeroporto que fosse visitar para não ir à sala de comando conversar com os controladores. E não senti, honestamente, nenhum clima de insatisfação.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Eu quero só colocar que não é a realidade relatada pelos controladores. E vou dizer mais: como eu acompanho a crise há 10 anos aqui...

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Mas é porque V.Exa. merece mais confiança dos controladores do que eu.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Os controladores reclamavam há 10 anos da falta de profissionais, da deficiência de equipamento. Então, isso é real. A



deficiência é estrutural. Ela vem de muito tempo. Mas eu queria fazer 2 perguntas finais, Sr. Presidente. Primeiro, eu queria dizer o seguinte: 6 servidores da INFRAERO, por análise e determinação da Controladoria-Geral da União, foram afastados na sua gestão.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Na minha gestão não foi afastado ninguém.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Não foi afastado?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não. A Controladoria-Geral da União não tem um só processo, auditoria, sindicância relacionada ao tempo em que eu estive à frente da INFRAERO. Eu é que procurei o Ministro Jorge Hage para ter informações do que se passava.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Não foi afastado ninguém durante a sua gestão, nenhum funcionário graduado ou importante foi afastado?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não, recomendado por nenhum órgão de controle.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Nenhum órgão de controle?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Nenhum órgão de controle.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Confirma essa informação?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Confirmo.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Finalmente, queria perguntar, Deputado, o seguinte: como é que o senhor vê o monopólio das empresas aéreas — V.Exa. foi Presidente da INFRAERO —, o poder de concessão, de planos de vôo, dos *slots*, etc., numa situação em que 90% dos vôos estão aglutinados em 2 companhias? O que isso significa em termos de pressão sobre a INFRAERO e o DAC, já que V.Exa. foi Presidente da INFRAERO durante 3 anos, se não me engano? Como é que V.Exa. vê isso aí?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu defendo que o mercado seja o mais amplo. Lamento muito, tanto que eu coloquei antes: a INFRAERO foi extremamente paciente com a VARIG, principalmente, para que ela não viesse a ser liquidada. A mesma coisa em relação à VASP. E eu defendo aquilo que V.Exa. conheceu bem: a aviação regional. Eu, há pouco mais de uma semana, estava ouvindo pela televisão a jornalista da *Globo* Míriam Leitão anunciar a compra de 50



aviões por parte da BRA, que seriam comprados da EMBRAER para fazer vôos, aviação regional. Isso é o que acontecia no passado. Só que até hoje no Brasil, de uma forma esquisita, a EMBRAER fornece avião ao mundo inteiro e aqui não temos na avião comercial aviões da EMBRAER. Isso, Deputado Vanderlei Macris, eu acho que é um avanço, é um avanço, porque esperar que a Gol... Eram muitos os pedidos que eu recebia, como Presidente da INFRAERO, de Deputados, de Senadores no sentido de pedir que a companhia Gol, a companhia TAM operassem em lugares longínquos deste País, apesar de a INFRAERO não ter nada a ver com isso. Têm aeroportos da INFRAERO, como Uruguaiana, Pelotas, Bagé, que não tinham sequer um vôo comercial. Então se resgatássemos a aviação regional, nós iríamos preencher essa lacuna. Inauguramos o aeroporto de Campina Grande, com o Presidente Lula, e eu estava lá pedindo pelo Amor de Deus para que a VARIG voltasse a operar, porque ela operava lá em Campina Grande. Inaugurar um aeroporto sem ter avião operando era uma situação extremamente vexatória.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Ivan Valente, encerrado o tempo de V.Exa., vamos suspender a reunião enquanto o Deputado Carlos Wilson atende a um telefonema urgente. Depois a gente retorna.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - É o Presidente Lula? (*Risos.*)

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não.

*(A reunião é suspensa.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos reabrir a reunião e passar ao próximo inscrito, que é o nobre Deputado André Vargas, começando às 16h55min e terminando às 17h05min.

**O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS** - Sr. Presidente, queria saudar o nosso companheiro Deputado Carlos Wilson, companheiro Deputado que foi Presidente da INFRAERO. V.Exa. é o quarto Presidente da INFRAERO — o atual e os 3 ex-presidentes — que foi convocado por esta CPI. Portanto, o seu depoimento complementa muitas das informações anteriormente recebidas. É importante nós... Estou absolutamente satisfeito com os esclarecimentos que V.Exa. fez; por isso que eu queria contextualizar um pouco os passos e o que vivemos hoje.

O que tínhamos até 2003? Problemas de infra-estrutura, e ainda os temos. Só em aeroportos ou também em estradas, portos, em outras áreas? Mas também em





aeroportos. Só em equipamento de controle aéreo? Não, também em outros tantos equipamentos, mesmo em hospitais — saúde pública do Brasil —, enfim, todas as áreas que exigem investimento e investimento pesado.

Tínhamos, em 2003, salários deprimidos só dos controladores militares ou também do INCRA, do IBAMA, da Saúde, da Cultura, da Educação?

Um espírito de privatização que já ficou claro aqui em relação à INFRAERO, mas só da INFRAERO? Não, outras áreas também. Área de energia elétrica, algumas foram, outras não foram privatizadas — graças a Deus, a COPEL, no Paraná, não foi.

Também terceirização dos serviços, um forte e pesado instrumento para execução de serviços.

Falta de profissionais; muitos profissionais contratados de forma terceirizada e falta de profissionais. Essa sempre foi uma agenda, a necessidade de investimento no Estado brasileiro. E tínhamos esses problemas, muitas ações foram feitas no sentido de contorná-las, mas nós temos esses problemas ainda, grande parte deles, porque é um problema histórico do País.

O que tivemos então? O lastimável, como qualquer outro acidente aéreo, a perda de 154 vidas. É o único acidente que aconteceu no Brasil? Não. No mundo? Muito menos. Lamentavelmente isso acontece.

Vieram as especulações: falha no sistema? Falha humana? Falha ou crime dos americanos? O que nós das instituições brasileiras poderíamos fazer por aquele drama?

O CENIPA, órgão que investiga, começa suas investigações. É natural, após o atendimento às famílias das vítimas e o resgate dos corpos. Mas não só — e, aí, quero chamar a atenção —, não só o CENIPA investiga, mas também açodadamente a Polícia Federal investiga, sem recorrer aos métodos do CENIPA. E a PF investiga e indicia, e o Ministério Público Federal já acusa controladores e os pilotos americanos.

Controladores que, como eu disse, como todas as categorias, tinham uma situação de estresse, como em todas as áreas. Problemas salariais, uma agenda sindical com a complexidade de ser uma agenda sindical de militares.



E, não restritos a isso, o Senado Federal e a Câmara dos Deputados, depois de um longo processo de convencimento que foi até o Supremo, por determinação do Supremo, instala-se aqui na Câmara uma CPI que também investiga. A da Câmara, mais focada; a do Senado açodadamente acua ainda mais aqueles que tinham participado do processo e lamentavelmente estavam envolvidos.

A categoria dos controladores de vôo se unifica não vendo outra saída senão a unificação da pauta sindical e o reconhecimento de que só ali haverá saída para eles — não a CPI, não a Polícia Federal, porque, lógico, estão acuados.

Não sei se o 11 de setembro teve alguma comissão parlamentar especial, mas sei que outros países com acidentes aéreos não tiveram esse tipo de investigação. E em CPI, que é uma Comissão Parlamentar de Inquérito, há naturalmente as disputas políticas, que às vezes preponderam e às vezes não preponderam, às vezes há os interesses da luta política e às vezes o interesse de investigar.

Esta CPI, a bem da verdade, majoritariamente, tem servido de um foco e de um bom senso elogiável. Às vezes há as querelas — isso acontece. E, nesse ínterim, a imprensa procurando, nesta pauta, que é uma pauta difícil, vidas humanas, colocando sob esse guarda-chuva as questões de problemas de estrutura, de equipamento humano, sindical, fluxo, gestão. É isso que temos. E, dentro disso, alguns roteiros de teatro, teatro montado, como é o caso da Dona Sílvia Pfeiffer. Eu li detalhadamente o seu depoimento no Senado atacando, atacando honras, utilizando-se do espaço — não sei se é devido, mas que lhe foi oferecido —, misturando alhos com bugalhos, gente que ela nunca viu, por ouvir dizer, como V.Exa. disse. Eu acredito que esse roteiro não é o mais adequado para a nossa CPI. Só desmoraliza. Roteiro oferecido por aquela entrevista e pelos depoimentos, tanto que, ao final do depoimento no Senado, ela, na hora em que estava sendo acuada — estavam-lhe sendo questionados problemas outros, interesses escusos que estavam escondidos por trás de sua nobre tarefa ou intento de denunciar, de esclarecer, mas outros interesses —, ela tirou licença médica, tirou licença médica novamente; não sei se vem a semana que vem. Então, esse roteiro, esta CPI deveria absolutamente descartar, desmoraliza a nossa CPI. Não é



adequado, não é bom. É claro que cada um tem a prerrogativa de perguntar o que bem entender.

Ao final, portanto, nós estamos aqui fechando um processo, um processo que pode, sim — vêm outras documentações, chegam por aí —, e nós realmente, na CPI — e eu queria que V.Exa. comentasse dentro desse contexto, porque eu acredito muito nisso: que nós temos um problema de gestão, temos um problema de comunicação, temos um problema histórico, mas ele tem que ser enfrentado agora, por nós.

Nós, quando falo nós, há hoje o Brigadeiro, que é o Presidente da INFRAERO; há o Presidente Lula, que fez investimentos importantes em toda a infra-estrutura, fez recuperação salarial em todas as categorias, dentro do possível; tentam enfrentar essa situação, mas é difícil, porque são militares. Como reajustar salário de militares, de sargentos, em detrimento dos sargentos de todo, do Exército, da Marinha e de todas as outras funções.

Mas nós... E V.Exa., além de depoente hoje, é Deputado, e nós deveremos nos debruçar sobre isso. Então, gostaria que V.Exa...

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

**O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS** - Nestes 2 minutos que me restam, que V.Exa. comentasse sobre isso. E, ao final, concluindo assim: muito bom senso.

O bom senso não tem faltado a esta CPI. Havia um burburinho: “Não, não querem a CPI por conta da INFRAERO”. Está aqui. Agora é hora de virar a página. Que V.Exa. comentasse.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu quero agradecer os comentários sempre, sempre muito importantes do Deputado André Vargas. Ele faz aí uma avaliação, e eu vou fazer uma avaliação também, como Deputado Federal. Eu tinha essa preocupação antes de aqui chegar, Deputado Marcelo Castro. Não é agradável, ninguém vai chegar aqui para dizer que está confortado participando de uma CPI. Até porque eu estou aqui na condição de convidado, mas numa posição também de convocado, para prestar esclarecimentos sobre ato de gestões que foram exercidos por mim nesses 3 anos e 3 meses que estive à frente da INFRAERO. Mas tenho uma opinião semelhante à do Deputado André Vargas. Esta



CPI, Deputado Vanderlei Macris; esta CPI, Deputado Gustavo Fruet; ela pode ser um marco divisor do que é a CPI dentro do Congresso Nacional. Nós temos que apurar, nós temos que acusar, mas nós temos também que dar uma contribuição concreta, através de um relatório, que eu tenho certeza que vai ser muito bem elaborado pelo Relator, o Senador Marco Maia. Eu tenho a consciência...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - *(Risos.)* É porque eu vou torcer por você na França. Mas aí o que me leva a V.Exa., Deputado André Vargas, que fala tanto em outras empresas estatais que não estão hoje na situação em que se encontra a INFRAERO, porque houve concretamente esses investimentos que foram feitos na área de infra-estrutura aeroportuária. A INFRAERO, segundo pesquisa lida há 2 ou 3 meses atrás, Deputado Gustavo Fruet, nessa pesquisa se indagava a 150 países qual a posição do Brasil em relação ao seu destino turístico. Eu não sei se o Deputado Vanderlei lembra dessa pesquisa, se o Deputado Gustavo lembra dessa pesquisa. O Brasil era o quinquagésimo oitavo destino, quinquagésimo oitavo destino de turismo dos 150 países que foram pesquisados. Com todo o potencial que nós temos, e não vamos aqui falar do potencial que nós temos em todo o País. Mas na infra-estrutura aeroportuária — em que tem que se investir muito mais, porque, senão, nós vamos ter dificuldades a breve, a curto prazo —, nós ficamos colocados em vigésimo nono lugar, o que mostra que muita coisa precisa ser feita, mas foi feita muita coisa. Então, a questão dos portos — o Brasil está aí recebendo o turismo através de navios —, é lamentável a situação dos portos no Brasil. Nós não podemos é deixar que a INFRAERO, que pode ser o cartão principal de receber turistas em nosso País, venha amanhã a se transformar em muquifos — e eu me lembro, eu uso esta palavra, que negócio de paulista é chamar muquifo; eu não sabia nem o que era muquifo. Mas eu estava lá no aeroporto...

**O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS** - Só um aparte: o Aeroporto de Congonhas, por exemplo, era um muquifo.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Bom, era isso que eu queria contar. Eu estava lá participando de um Congresso da ABAV, e o Presidente Lula estava lá com o Ministro Walfrido dos Mares Guia. E ele olhou para mim, no discurso do



Presidente Lula, e disse: Carlos Wilson você tem que resolver a situação desse muquifo que é o Aeroporto de Congonhas; você tem que resolver a indústria de multa que é no Aeroporto de Congonhas, porque qualquer um quando parava para que um passageiro saísse do carro, o guarda já vinha e anotava e multava. E eu me lembro bem dessa determinação dele, há 2 anos atrás, 2 anos e meio atrás. E está lá. E eu estou aqui hoje numa situação desconfortável, por um lado, de estar participando de uma CPI nessa condição que eu coloquei antes, mas feliz porque tenho certeza, independente das questões partidárias, que nós vamos encontrar um caminho, Deputado Vic, de apresentar um relatório que seja um relatório que atenda às aspirações do povo brasileiro. Então, este depoimento é que eu queria dar, como ex-Presidente da INFRAERO.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem. Vamos caminhando aqui para o final, já pelo adiantado da hora. Nós vamos encerrar as inscrições e passar a palavra para o próximo inscrito, nobre Deputado Vic Pires Franco, começando às 17h09min e terminando às 17h19min.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - V.Exa. podia pedir à Comissão uma barrinha de cereal para a gente, não é, Presidente? (*Risos.*)

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Nem fale nisso.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não, o caso dele é cupuaçu.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu não tenho caso, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Barrinha de cereal é com o Rocha Loures.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu não tenho caso, Presidente; sou muito bem casado, graças a Deus.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - A CPI não coloca nem uma bolachinha aqui; pelo menos uma barrinha de cereal para quem passa mais de 4 horas.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É verdade.

Mas, Presidente, a gente, lendo o noticiário da imprensa, não sei se o Deputado Carlos Wilson sabe, eu sou jornalista há 30 anos...

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Sei.



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - E a gente lê muito que há um corporativismo aqui na nossa Casa. E eu hoje falo como Deputado; estou Deputado, mas sou jornalista. E hoje o que a gente assistiu aqui nesta Comissão, hoje o que a gente viu aqui foi um exemplo muito, muito, muito consistente de que esta Comissão está indo no caminho certo e que esta Casa está indo no caminho certo.

As perguntas que eu tinha aqui, o Relator, como sempre é um sanguessuga das minhas perguntas, conseguiu...

**O SR. DEPUTADO WOLNEY QUEIROZ** - No bom sentido da palavra.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - ...— no bom sentido, claro —, conseguiu levar as minhas perguntas todas, quase. Eu pensei em falar no Dr. Lucas Furtado. Aí, o Relator falou. Hoje ele se vestiu de gaúcho mesmo; hoje ele deu realmente, aliás, ele tem dado um exemplo muito grande durante todo esse processo aqui nosso. Mas... Não vá me responder, por favor; eu fiz com todo o respeito, com todo o respeito que eu tenho pelo senhor. Por favor, porque senão eu vou ter que... (*Risos.*) Então, nós estamos hoje dando o exemplo, e o Presidente, também, de que aqui nós fizemos para um colega, o que para mim é muito difícil, nós cortamos a carne nossa, a nossa carne aqui, porque nós fizemos perguntas duras. E ficar por último, quase, que eu já sou o último, o décimo segundo, o décimo terceiro, as perguntas, já nem quase que eu tenho perguntas para fazer. Mas eu vou ver o que sobrou aqui, porque, por exemplo, eu ia perguntar para o nosso colega... Eu posso começar a fazer algumas perguntas diretas, porque tenho 10 minutos.

O senhor falou que a INFRAERO não atende a interesses político-partidários na hora de escolher os cargos, não há loteamento na Direção e também, com certeza, o Relator lhe perguntou isso dos outros cargos também, porque são funcionários de carreira. Isso aí o senhor já havia falado, não é isso? O senhor confirma, não é?

Eu ia perguntar também a pergunta que o Relator também fez, o Relator, o Sr., do TCU, Lucas Furtado, no depoimento, disse que a INFRAERO era uma caixa preta. O senhor já respondeu também.

Então, vou aqui apenas fazer uma correção, Deputado. O CONAC, o senhor disse que não participa, a INFRAERO não participa. Mas, aqui, nas deliberações do CONAC, a INFRAERO participa como... Por deliberação do CONAC, são



convidados permanentes às reuniões do Conselho, às quais também comparecem o Secretário da organização, o Diretor-Presidente da ANAC, o Presidente da INFRAERO. Com certeza, não deve ter havido reunião durante a sua gestão.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - De qual a data da composição do...?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Da composição de 2001, e depois houve um decreto, já em 2005 — não sei se o senhor ainda era Presidente em 2005?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Em 2005, sim.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É, em 2005, houve um decreto do Presidente da República sobre o CONAC colocando o Ministério do Turismo.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Essa foi uma reivindicação do Ministro Walfrido dos Mares Guia, porque ele não entendia como o Ministério do Turismo não participava do CONAC.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Pois então. Aproveitando essa carona sua, o senhor disse também que a Comissão de Turismo daqui deveria também participar ativamente.

Eu lhe faço uma pergunta, até para que o senhor possa... O que o senhor achou das declarações da Ministra Marta Suplicy, que é a Ministra do Turismo, quando pediu que todos os passageiros, milhares, milhares e milhares de passageiros...? Mas não me responda ainda, porque eu gostaria... Eu faço uma oposição, mas ela não é cega — é para o senhor pensar um pouquinho —, eu faço uma oposição, mas não é cega. Eu queria deixar muito registrado aqui — viu, Presidente? — que, se realmente o Presidente Lula, quando inaugurou um aeroporto, ele falou que um dos órgãos ou o órgão que mais trabalhou no Governo foi a INFRAERO, eu acho que sim, tenho certeza. Se o senhor não tivesse feito as obras todas que foram feitas nos aeroportos, o caos aéreo hoje estaria muito pior, muito pior.

Eu comecei esta CPI tendo uma impressão de que se faziam muitas obras internas, os chamados *aeroshops*, e fora, não. Mas, depois, nós fomos analisar que não é igual para igual, mas existe quase que uma, não digo 50 por 50, mas as pistas também têm... Mas precisa ser feita muito mais coisa. Agora, acho que o senhor já pensou na resposta e gostaria que o senhor respondesse, até porque, como ela faz



parte do CONAC, a Ministra, e ela deu uma declaração, e eu queria saber o que o senhor faria no lugar dela como passageiro, passando 8 horas dentro de um aeroporto — diga-se de passagem, confortável graças ao seu grande trabalho —, mas o que o senhor faria ou o que o senhor responderia para ela, assim, de bate-pronto?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu acho que qualquer pessoa tem um momento de pouca felicidade. Ela foi, ela se expressou mal; acho que pediu desculpas, reconheceu o erro, quer dizer, reconheceu uma postura extremamente agressiva numa hora em que a população brasileira enfrenta graves transtornos com atraso de vôos, com *overbooking*. Então, não vou aqui deixar de reconhecer o erro de quem quer que seja, por maior que tenha carinho e respeito pela Ministra Marta Suplicy.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor tem informações se, depois dessas declarações, ela já começou realmente a trabalhar para que esse caos aéreo acabe, junto com os órgãos todos?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Olha, eu confesso a você, confesso a V.Exa. que eu tive também, como Presidente da INFRAERO, um excelente relacionamento com o Ministério do Turismo...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ministro Walfrido.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - ... na pessoa do Ministro Walfrido, que é uma figura que passa o dia todo otimista, estimulando, para que a gente possa na verdade trabalhar. Foi um grande parceiro.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Certo.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Espero que hoje também a INFRAERO possa continuar a ser uma grande parceira do Ministério do Turismo, porque não vai existir fortalecimento do turismo brasileiro se não houver esse entrosamento.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Certo. Deputado, eu gostaria rapidamente, porque o meu tempo, o Presidente sempre desconta...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Estão faltando 2 minutos, Deputado.

(Risos.)





**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu sabia que ele já iria descontar e não vai me dar 1 segundo, como deu, aqui, para o Deputado Miguel. O que foi feito na sua gestão para equipar...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É verdade. O que foi feito na sua gestão para equipar os aeroportos e o que o senhor acha ainda que tem de ser feito para melhorá-los?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu acho que obras de construção...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Isso a gente já...

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu acho que a Ouvidoria também foi uma medida importante da INFRAERO. Tem um outro que eu não falei, na exposição aqui eu não falei. Pela primeira vez, pela primeira vez na história deste País, a INFRAERO foi parceira de convênios com o Ministério do Turismo. Ou seja, o Ministério do Turismo, quando o Ministro Walfrido lá chegou, era um Ministério de poucos recursos. Então, a INFRAERO patrocinou alguns eventos internacionais para estimular a vinda de turistas para o Brasil. Tanto que o Ministro Walfrido passou um tempo sempre de olho na INFRAERO, e, num determinado momento, tinha muita gente que defendia que o Ministério, que a INFRAERO devia ser do Ministério do Turismo e não do Ministério da Defesa. Depois, recentemente, quando a Ministra Marta estava para ocupar o Ministério do Turismo, também se falou que a INFRAERO deveria ir para o Ministério do Turismo. Isso tudo é uma demonstração de quanto a INFRAERO é importante para o desenvolvimento de uma indústria que é fundamental para o País, que é a indústria do turismo. Nós sabemos que, no mundo, de cada 10 empregos gerados, 1 é oriundo do turismo. Então, se nós estamos investindo, como estamos investindo na estrutura, na infra-estrutura aeroportuária, eu tenho certeza de que este País vai chegar a um momento em que vai ter um volume de turistas que seja compatível com a dimensão territorial e com as suas belezas naturais.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Acabou meu tempo, Presidente?

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu agradeço; já estou satisfeito. E gostaria de agradecer e me solidarizar com o Deputado também com a perda do



irmão dele, como todos nós, como toda esta Comissão e estou muito satisfeito com suas respostas. Muito obrigado.

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

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Muito obrigado, Deputado Vic.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Pepe Vargas, começando às 17h19min e terminando às 17h29min.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Sr. Presidente, Srs. Deputados, prezado Deputado Carlos Wilson, em primeiro lugar, deixe-me fazer uma correção a uma afirmação sua aqui. V.Exa. disse que também estava aqui na condição de convocado. Não, quero... O senhor está aqui, acima de tudo, como uma pessoa que se dispôs a vir a esta CPI. Sou testemunha de que, desde o primeiro momento em que a CPI se instalou, V.Exa. disse que queria vir depor nesta CPI. Colocou-se à disposição desde o primeiro momento para vir depor na CPI, veio à CPI, não se utilizou de nenhuma prerrogativa de evitar falar de qualquer tema que fosse, trouxe-nos importantes informações, não se escusou de responder a qualquer pergunta que fosse, respondeu a todas as perguntas. Portanto, V.Exa. tenha a certeza de que está aqui cumprindo um importante papel para a gente poder chegar a um relatório final desta CPI que seja de fato positivo para o povo brasileiro.

Então, parabéns pela sua conduta! Eu acho que isso demonstra que V.Exa. é um homem público que tem elevada consideração por todos aqueles que o conheceram ao longo da sua vida pública, e aqui, nesta CPI, creio que está granjeando também o reconhecimento de todos nós, que eventualmente não tivemos o tempo de convívio com V.Exa. ao longo dos anos. Então, em primeiro lugar, permita-me fazer esse tipo de consideração.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Muito obrigado.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Em segundo lugar, V.Exa. trouxe aqui uma informação importante, que, de certa forma, corrobora algumas coisas que vinham sendo discutidas. Mesmo tendo sido Presidente da INFRAERO por indicação do Presidente Lula, portanto um cargo de confiança do Governo, não se esquivou de dizer que os recursos previstos no PAC são insuficientes para a expansão da infra-estrutura aeroportuária do País.



E nós, eu acho que no nosso relatório final temos que dizer isso, se bem que todos sabemos que, quando se faz gestão pública, muitas vezes, a gente não faz aquilo que a gente quer, a gente faz aquilo que a gente pode fazer com os recursos que temos disponíveis, e por uma série de outras situações.

Quando estivemos, por exemplo, na diligência lá no Aeroporto de Congonhas, ouvimos o relato da equipe da INFRAERO das enormes dificuldades para a realização de obras devido ao tal do movimento São Paulo, enfim, o que foi a dificuldade para construir o edifício-garagem por conta de mobilizações, por causa de árvores, coisas do gênero.

Então, essa informação de que precisamos ver mais recursos devido ao crescimento do tráfego aéreo, ao crescimento do número de passageiros de 20% ao ano, como V.Exa. colocou, e que os recursos previstos no PAC precisariam de um incremento. Acho que nós temos que dar a nossa colaboração para o povo brasileiro, para a Nação brasileira, para o próprio Governo, dizendo questões dessa natureza.

E, além disso, tenha certeza que a CPI vai produzir um relatório. Tenho plena confiança no trabalho do nosso Relator, Deputado Marco Maia, e no trabalho sempre isento do nosso Presidente, Deputado Marcelo Castro, e no trabalho isento dos Deputados — o depoimento que o Deputado Vic Pires aqui disse foi muito importante. Veja que ele disse, em outras palavras: “Entrei nesta CPI com um ânimo e com alguns conceitos e, ao longo do processo, consegui ver que tem determinadas coisas que não correspondiam exatamente àquilo que imaginava no início.” Da mesma forma eu: entrei com um determinado ânimo, aqui fui, ao longo do espaço, vendo determinadas coisas e, hoje, tenho uma outra visão do sistema como um todo. Nós aqui, na CPI, já vimos que o Brasil precisa de um plano aeroviário nacional; que precisamos de um Código Brasileiro de Aeronáutica, aliás, que o Código Brasileiro da Aeronáutica é muito antigo; que precisamos de uma Lei Geral da Aviação Civil, até para que a ANAC tenha condições efetivas de poder realizar seu trabalho.

Então, acho que todas essas contribuições com as oitivas que tivemos são muito importantes para que a gente possa, ao fim e ao cabo, produzir um relatório, como V.Exa. disse, que seja uma CPI divisora de águas, que investigue, que vá a



fundo. Eu acho que foi muito importante a sua vinda aqui, porque muitas coisas que às vezes são ditas em alguns meios de comunicação, no afã de o jornalista fazer a matéria, muitos Deputados tinham uma visão de que já havia condenação do Tribunal de Contas. V.Exa. deixou claro aqui hoje que são relatórios preliminares, todos eles passíveis de fazer a devida defesa.

Portanto, acho que esses esclarecimentos que V.Exa. trouxe são muito importantes. Então, em primeiro lugar, permita-me parabenizá-lo pela forma com que o senhor tratou todos os temas aqui. Nada ficou sem resposta, eu não tenho mais nenhuma pergunta a fazer. Creio que todas as perguntas possíveis podiam ter sido feitas, até mais de uma vez. Portanto, eu apenas deixaria a V.Exa. se, nesses minutos que restam do tempo que tenho aqui, se V.Exa. julga algum comentário importante para a melhoria do sistema aéreo brasileiro como um todo que o senhor julga importante para que possamos constar do nosso relatório, considerando a sua experiência acumulada no período que ficou à frente da INFRAERO.

Muito obrigado, então, pela sua colaboração.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Em primeiro lugar, eu quero agradecer sensibilizado o carinho, as palavras do Deputado Pepe Vargas, que me tocaram profundamente. Eu também cheguei aqui, nesta CPI, pensando no desconforto de estar participando da CPI, e saio daqui hoje com a certeza de que nós vamos construir aqui um trabalho conjunto, independente de conotação partidária, e vamos elaborar um relatório que vai contribuir, de forma consistente, para a questão da aviação comercial no Brasil e também para a infra-estrutura aeroportuária. Então, é esse sentimento que me deixa profundamente comovido, profundamente comovido pela maneira séria como foram colocadas aqui as perguntas. Por mais contundente que seja a pergunta, ela não perde a sua seriedade. Você pode não gostar da pergunta que formularam a você, mas tem que se reconhecer o espírito público de cada um que pertence a esta Comissão no intuito de colaborar para que aqui saia esse relatório que nós todos desejamos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem. Vamos ao próximo inscrito, Deputado Wolney Queiroz, começando às 17h27min e terminando às 17h37min.



**O SR. DEPUTADO WOLNEY QUEIROZ** - Meu caro amigo, Deputado Carlos Wilson, em primeiro lugar, agradecer a presença de V.Exa. aqui nesta Comissão. V.Exa. está aqui há mais de 4 horas depondo e esclarecendo questões importantes para esta Comissão com a maior boa vontade e respondendo à maioria das questões, que não tem nada a ver com o objeto da criação da CPI. V.Exa., com a maior boa vontade, tem respondido aos Deputados desta Comissão.

Eu quero dizer, Deputado Carlos Wilson, que nós, homens públicos, temos... O maior fiscal das nossas ações não é o Tribunal Regional Eleitoral, não é o Tribunal de Contas dos Estados ou da União. Os maiores fiscais das nossas ações são os nossos adversários, as pessoas que fazem política conosco, na nossa cidade, no nosso Estado. No momento em que V.Exa. vem depor nesta Comissão, vem aqui na condição de testemunha, de colaborador desta Comissão, V.Exa. traz aqui Prefeitos, Secretários de Estados, Deputados Federais e Estaduais de todos os partidos do Estado de Pernambuco. Então, V.Exa. demonstra caráter e demonstra o respeito que os agentes políticos que compõem a cena do Estado de Pernambuco lhe devotam e lhe tem.

Eu o conheço, então não é nenhuma novidade. Fui colega do pai de V.Exa. aqui, no primeiro mandato que tive nessa Casa. V.Exa. chegou aqui com 24 anos, eu cheguei com 21 anos. Estou no meu terceiro mandato e conheço, como Deputado pernambucano, o perfil e a respeitabilidade e a credibilidade de V.Exa. Então, agradeço a boa vontade que V.Exa. tem tido com esta Comissão.

Tenho apenas 2 perguntas e não vou usar os meus 10 minutos. Gostaria de saber apenas o seguinte: o senhor tem conhecimento de algum acidente ocorrido nos canteiros de obras realizadas pela INFRAERO durante sua gestão? Essa é a minha primeira pergunta. E a segunda: se é verdade que o senhor teria entregue o cargo de Presidente da INFRAERO ao Presidente Lula ainda no ano de 2005. São essas 2 perguntas.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Em primeiro lugar, eu quero agradecer ao Deputado Wolney Queiroz, que é membro titular, pernambucano, desta Comissão. Um jovem Parlamentar, apesar de, ainda jovem, ter começado tão cedo o exercício do mandato Parlamentar. Tenho por ele e pela família uma admiração muito grande. Agradeço as palavras carinhosas dirigidas a este seu



amigo. A pergunta, no que se refere a acidentes em canteiros de obras da INFRAERO, eu quero começar dizendo que, graças a Deus, em nenhuma obra da INFRAERO, nos 3 anos e 3 meses que estivemos à frente da empresa, teve um só acidente, apesar de obras complexas, como citei antes, como a obra de Congonhas, que era a obra mais difícil de ser executada por conta de ser o aeroporto de maior movimento de passageiros do Brasil, e essa obra só podia ser executada de meia-noite até as 6 da manhã. Então, a INFRAERO tem um cuidado muito grande em relação àqueles que lá trabalham. Inclusive, em alguns canteiros de obras, até cursos de alfabetização, Deputado Gustavo Fruet, a INFRAERO estimulava, para que as construtoras e empreiteiras pudessem proporcionar aos funcionários analfabetos, peões de obra, cursos de alfabetismo em alguns canteiros de obras da INFRAERO. Quanto à questão de ter pedido para sair da INFRAERO no ano de 2005, é verdade. Eu pedi ao Presidente Lula, em março de 2005, que me liberasse da INFRAERO, porque eu tinha tido um problema de saúde e gostaria de sair da INFRAERO porque pretendia ser candidato a Deputado Federal no ano de 2006 e precisava de tempo para me recuperar. E ele me disse, muito carinhosamente comigo — ele sempre foi muito atencioso comigo, o Presidente Lula —, ele disse: “Olha, eu te dou um conselho: a melhor forma de a gente se recuperar de qualquer problema de saúde é trabalhando. Então, a campanha só vai ser no próximo ano. Fica aí. E depois tem uma outra coisa: eu sei o quanto é importante para você, depois de todo esse esforço, para mim também, a gente inaugurar juntos o aeroporto de Recife. Depois você tem outros aeroportos que você precisa também inaugurar, ainda dentro do ano de 2005”. Aí eu disse: “Bom, Presidente, tudo bem, mas eu...” Ele disse: “Não, não se preocupe; você até pode diminuir a sua carga de trabalho, que você andava...” Eu viajava pelo País inteiro visitando os aeroportos. Eu diminuí nisso, mas continuei na INFRAERO, atendendo à solicitação do Presidente Lula. Então foi um gesto dele de carinho, não aceitou a minha saída. Isso não quer dizer muita coisa, quer dizer apenas que o trabalho que se fez na INFRAERO era um trabalho que se fazia com muito amor, com muita determinação, não por parte do Presidente da INFRAERO Carlos Wilson, mas principalmente através dos funcionários da empresa. Então, isso me estimulou a ficar lá até o mês de março de



2006, quando eu me desincompatibilizei e vim para cá, sendo eleito Deputado Federal.

**O SR. DEPUTADO WOLNEY QUEIROZ** - Obrigado, Sr. Presidente. Estou satisfeito.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Vamos ao próximo inscrito, Deputado Rocha Loures, começando às 17h32min e terminando às 17h42min.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Antes de cumprimentar V.Exa., Deputado Carlos Wilson, eu queria solicitar, Presidente, que nós retirássemos da taquigrafia, embora o Deputado Vic Pires Franco tenha feito aquilo ainda que em tom de brincadeira, em homenagem ao nosso Relator, eu pelo menos achei que aquela observação feita com relação a sanguessuga das perguntas, a mim, pelo menos, eu não me senti confortável, não podia deixar de comentar isso. Queria, em homenagem a V.Exa., Deputado Marco Maia, pedir, com a concordância do Presidente, que seja retirada esta... Eu tenho certeza que não...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Deputado, não há necessidade. Eu retiro o termo, sem problema nenhum, se V.Exa. achar que foi deselegância.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Estamos de acordo. Não foi deselegância, não foi deselegância.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu retiro o termo, só não retiro que ele, realmente, ou ele pensa, ou ele tem o poder de pensar na nossa frente, ou ele adivinha, ou então tem alguma coisa muito mais importante, muito maior.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - A primazia da palavra.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É, exatamente. Ele adivinha as perguntas, mas não foi a minha intenção nem com os colegas, nem com...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - É em sentido figurado, em sentido literal.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Tenho certeza disso. Tenho certeza disso.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu pensei até que V.Exa. fosse se referir aos gaúchos, mas graças a Deus, não. (*Risos.*)

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - E, Sr. Presidente, para continuar...



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Eu quero agradecer ao Deputado...

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - ...essa expressão eu peço que V.Exa. tire da taquigrafia. (*Risos.*)

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Eu quero agradecer a deferência do Deputado Rocha Loures,...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Daqui a pouco vão tirar a minha fala toda, não é, meu Relator?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - ...mas eu quero dizer que entendi a frase e o comentário feito pelo Deputado Vic Pires como um elogio...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Um elogio.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - ...e com carinho, do que, como se fosse alguma questão pejorativa que ele tenha feito.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Dito isso, eu queria manifestar, Deputado Carlos Wilson, meus sentimentos públicos, porque têm que ser públicos pelo falecimento do seu irmão, o arquiteto Wilson Campos Júnior, agradecer a sua presença, reafirmar que esta Casa ganhou uma nova competência entre os seus membros, porque todos nós — e eu me incluo, até sendo, talvez, aquele que menos saiba dentre todos que estão aqui —, nós adquirimos uma nova competência, na medida em que mais uma especialidade, ou quase isso, foi incorporada ao Parlamento brasileiro pelo talento dos Membros desta Comissão, o que vai engrandecer inclusive a análise dos planos e projetos que virão do Governo, seja ele este ou os próximos Governos, para a análise desta Casa.

Quero também cumprimentar o Presidente pela condução dos trabalhos, nosso nobre Relator, e dizer que não vou me ocupar da avaliação e da análise do passado, até porque já foi feito isso com muito maior competência. Eu não vou repetir e cansar a nossa audiência, os jornalistas e demais presentes.

Eu gostaria, na realidade, de fazer uma colocação como usuário do sistema, como passageiro, Presidente, e dizer que na segunda-feira eu ia, na realidade no domingo eu fiz um vôo para acompanhar o Presidente Arlindo Chinaglia numa visita da Frente Parlamentar Ambientalista de Mudança Climática ao Estado do Tocantins. Embarquei no aeroporto de Curitiba, comprei a passagem pela Gol. Não era possível fazer o vôo em conexão, o vôo direto até Palmas, porque as escalas não





eram possíveis mais naquele horário, então eu paguei uma taxa da INFRAERO na hora em que embarquei e depois tive de pagar uma nova taxa aqui em Brasília.

A primeira pergunta: por que as taxas da INFRAERO são diferentes em cada Estado, se é que isso é verdade? Elas são diferentes ou elas são sempre a mesma taxa para o Brasil inteiro?

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Deputado Rocha Loures, V.Exa. me deu a chance agora de falar um outro assunto, a questão de taxas da INFRAERO. Elas são diferenciadas. Em alguns aeroportos, aeroportos de menos movimento, ela tem uma taxa menor, para que... O movimento já é em menor escala. Mas tem uma coisa que para mim é importante que seja colocada nesta Comissão, Deputado Eduardo Cunha. A taxa de embarque internacional da INFRAERO é uma das taxas mais caras do mundo, viu Deputado Marcelo Castro? 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. É uma das mais altas do mundo. Só que pouca gente sabe, Deputado Vic e Deputado Gustavo, é que dessa taxa de 36 dólares a INFRAERO só fica com 18 dólares. É outra distorção do sistema, outra distorção do sistema, outra distorção. 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, vai para o Tesouro, para pagar dívida. Nesta Comissão, Deputado Marco Maia, a gente tem que se preocupar no relatório em deixar bem claro: o que for pago para infraestrutura aeroportuária; o que for pago para o uso da infra-estrutura aeroportuária, tem que ser investido, 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. Então foi muito importante que V.Exa., já no fim desta sessão, tivesse colocado essa questão das taxas, que iria passar despercebida.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - V.Exa. sabe que eu pretendo conduzir esta minha participação humilde na Comissão tendo por ponto de vista o olhar do usuário do sistema, do passageiro. Também já pedi a dois advogados amigos que, dentro do que for possível, me orientem no sentido de instruir de que maneira nós podemos proteger os passageiros com relação às taxas da INFRAERO,



que, em primeiro lugar, sendo diferentes, deve haver, por trás delas, uma fórmula de cálculo que faça sentido. Em segundo lugar, eu, como postura pessoal, combato, até porque eu acho que precisamos de mais eficiência e menos tributos, menos taxas, menos impostos, menos tarifas.

Estamos caminhando - e há tecnologia disponível para isso - para um estado de plena eficiência da integração absoluta entre as partes, de maneira geral, da economia, do dinheiro público. Por isso já faço este testemunho, porque pretendo me pronunciar em plenário, quando for o caso, contra o aumento das taxas da INFRAERO, porque acho que são abusivas.

V.Exa. já antecipou inclusive a minha fala, porque a questão da taxa internacional vai na linha inclusive da atração do turismo brasileiro, embora isso pese, talvez, de maneira menor, mas eu aproveito. Hoje à noite haverá um jantar no Paraná, e a Ministra Marta Suplicy estará lá. Se eu conseguir pegar o avião, pretendo inclusive comentar com ela, como apoio ao turista brasileiro ou estrangeiro que vem ao Brasil, poder colaborar nesse sentido, e o seu esclarecimento é bem-vindo.

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

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Pois não.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Se não conseguir, relaxe. (*Risos.*)

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Pois não.

Falo isso também, Deputado Carlos Wilson, porque tem uma matéria do *Estado de S.Paulo*, bem escrita, que diz que a INFRAERO defende tarifa mais alta no horário de pico - esta é uma informação do dia de hoje, quinta-feira, 28 de junho. A matéria informa também que a pista de Congonhas será finalmente inaugurada amanhã e que fica para a semana próxima a questão das ranhuras, que serão verificadas ou implementadas definitivamente.

V.Exa. falou da necessidade dos mil controladores. Falou também de uma necessária, ou aparentemente necessária, obra para a interligação, se eu não me engano, entre Guarulhos e Viracopos. Eu não sei se é a história do trem, da PPP, para fazer o escoamento. É isso mesmo, o senhor confirma?

A penúltima pergunta seria: o investimento do PAC para este ano é de 878 milhões de reais. O senhor acredita que isso vai acontecer em 2007?



**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - É outra pergunta bem oportuna, mas eu quero deixar registrado que eu não estou dizendo que as taxas da INFRAERO elas são abusivas. Não são.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Não, isso eu estou... Isso digo eu.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - O que eu acho é que o que foi arrecadado para INFRAERO, para o sistema, tem que ser aplicado no sistema. Não é que seja abusivo, da minha parte. Agora... A outra pergunta?

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Se V.Exa. tem conhecimento da estrutura do plano de investimento deste ano do Governo Federal no âmbito do PAC, cujo valor, segundo a informação que eu tenho, é de quase 900 milhões de reais e se V.Exa. acredita que isso vai acontecer.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Eu tenho... Até agora, não tem acontecido. Dos investimentos dos 878 milhões do PAC... Por exemplo, o aeroporto de Vitória, a informação que eu tenho, que é um aeroporto muito importante, é o aeroporto lá do Espírito Santo, de Vitória, as obras estão paradas e esse aeroporto consta do PAC. O outro aeroporto é o aeroporto de Goiânia; também consta do PAC. Então, essas obras não estão, assim, aceleradas de forma a receber parte dos 878 milhões que estão destinados através do PAC.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Muito obrigado. Agradeço a V.Exa. pela disposição, equilíbrio e a informação que deu para esta Comissão.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Obrigado, Deputado.

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

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

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

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Antes que o senhor encerre, desculpe...

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Só uma pergunta para complementar, Sr. Presidente.

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



**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Se V.Exa. permitir.

Uma das primeiras perguntas que fiz foi com relação a alguma investigação de denúncia na gestão anterior. Uma questão é sindicância, procedimento administrativo utilizado pelas empresas; outra é com relação a atos de ofício do Presidente e dos diretores. Se V.Exa., ao assumir na INFRAERO, encontrou alguma irregularidade e, portanto, determinou alguma providência nesse sentido.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - De diretores antigos?

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

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON** - Não, eu inclusive respondi. Respondi que mantive diretores da administração passada, e outros funcionários ascenderam à condição de diretor da INFRAERO, como foi o caso da Dra. Eleuza e do Dr. Adenaldo, e mantive o Dr. Nelson Ribeiro como Diretor de Administração.

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

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não, eu ia, como sempre, me adiantar, porque o senhor encerra muito rápido.

Com certeza, o senhor vai anunciar a pauta da semana que vem, mas como sou muito bem informado, já soube que teremos aqui, na terça-feira que vem, os Comandantes dos CINDACTA I, II, III e IV. O senhor vai, então, mudar o procedimento que havia adotado no procedimento anterior, de não fazer oitivas com mais do que uma pessoa, sempre separadamente. Então, o senhor vai fazer, então, na terça-feira, pela parte da tarde, de manhã, o senhor decide....

Desculpe, o senhor pode até dizer que não, mas eu tive essa informação e confirmado que eles viriam aqui, os 4, e nos iríamos ouvi-los.

Pergunto também, com essa crise aérea, se os 4 CINDACTAs ficarem sem comando...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Eu diria que agora V.Exa. foi um sanguessuga do anúncio (*Risos.*).

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas então, retire o termo, por favor, senão o Rocha vai ficar constrangido.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Já vou retirá-lo, de ofício.



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não, mas eu queria saber de V.Exa., que é o entendimento nesse assunto, se a vinda de todos os Comandantes no meio dessa crise não iria conturbar ainda mais o sistema aéreo, já que nós teremos aqui, na terça-feira, os 4 de uma vez, e os 4 CINDACTAs ficariam sem comando.

É claro que há uma hierarquia e tudo, mas eu quero mais ficar concentrado na pergunta que lhe fiz do procedimento. O senhor adotou um procedimento... Da nossa parte não tem problema nenhum em mudar.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não, Deputado... Já vou passar, Deputado Marco Maia. Vai haver uma mudança parcial, pelo seguinte. A nossa idéia é ouvir os Comandantes dos 4 CINDACTAs em sessão reservada para que possamos conversar livremente, ver o clima, saber o que está acontecendo nas salas de controle, as providências que estão sendo tomadas. Então, isso poderíamos fazer numa sessão reservada, e por isso é que estamos convocando os 4 de uma vez. Aí, em senso condescendente, não estamos propriamente quebrando a norma que havíamos estabelecido desde o início de ouvir as testemunhas isoladamente, como manda o Código de Processo Penal.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Então, da nossa parte não tem nenhum problema. A sessão, então, será reservada.

Reservada, só para explicar, é sem a presença da imprensa?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Sem a presença da imprensa, sem televisão.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Eu estou aqui só para anunciar o que está se pensando para próxima semana.

A idéia é fazer, na próxima terça-feira, 3 de julho, às 9h, uma audiência conjunta reservada com o Coronel-Aviador Eduardo Santos Raulino, Comandante do CINDACTA I; o Coronel-Aviador Eduardo Jean Kiame, Comandante do CINDACTA II; o Coronel-Aviador José Alves Candez Neto, Comandante do CINDACTA III e o Coronel-Aviador Eduardo Antônio Carcavallo Filho, Comandante do CINDACTA IV.

Então, teremos essa audiência às 9h com os 4 Comandantes, com a idéia e o intuito de obter informações, ver como está a situação, e inclusive questioná-los sobre aquilo que tem sido veiculado durante esta semana depois da ação tomada



pela Aeronáutica em relação às condições de trabalho, a forma como está o espaço aéreo brasileiro.

Às 13h, a nossa proposta é a de ouvir o Sr. Célio Eugênio de Abreu Júnior, piloto e especialista em segurança de vôo, avançando, portanto, nessa compreensão nossa de analisar melhor todos os temas relacionados à segurança de vôo.

Na quarta-feira, teremos votação de requerimentos, porque estamos um pouco atrasados em função de que, nas duas últimas semanas, não conseguimos votar aqui requerimentos...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Permita-me, Relator. V.Exa., no início hoje da nossa audiência...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Isso, eu vou explicar agora.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - ... falou no Brigadeiro Ramon.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - É, como nós não...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - E a informação que eu tenho, me desculpe, é que o Brigadeiro Ramon viaja na quarta-feira, sem data...

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - V.Exa. está comandando a Aeronáutica, pelo que estou vendo. *(Risos.)*

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Não, esta é uma informação que V.Exa. possui extra-oficialmente, com certeza...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não, é só porque adiantaria...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Mas nós temos que votar na quarta-feira o requerimento reconvocando o Major-Brigadeiro Ramon Borges Cardoso, e nós o estamos colocando na pauta de quinta-feira, às 9h, e, às 13h, o Coronel Aviador Paulo Roberto Ferraz.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Na quinta-feira, às 9h?

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

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ele estará viajando!

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Nós vamos confirmar se ele estará viajando. Se estiver viajando na quinta-feira, na segunda e na terça-feira nós discutiremos quem vamos chamar para a reunião de quinta-feira às 9h. Nós queremos mantê-lo na pauta de quinta-feira às 9h para votar o requerimento na



quarta. Se porventura não tiver alguma dificuldade, estiver viajando em alguma missão oficial...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Aí quem o senhor colocaria no lugar?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Nós vamos discutir ainda.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Porque precisamos ouvir... V.Exa. precisa discutir conosco, não acha?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Claro! Com certeza, na terça-feira nós discutiremos quem colocaremos na quinta-feira.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Bom, sendo assim, nós estamos chegando ao final da nossa reunião. Queremos aqui agradecer ao nobre colega, Deputado Carlos Wilson, e registrar as presenças ilustres que estiveram aqui hoje à tarde: o Prefeito de Recife, a Prefeita de Olinda e o Presidente da Assembléia Legislativa, que ainda se encontra aqui às 17h51min assistindo todo o depoimento. Foi uma honra para esta Comissão ter essas autoridades pernambucanas aqui na audiência do Deputado Carlos Wilson.

Faço uma observação, Deputado Carlos Wilson. Quando V.Exa. apresentou a Prefeita de Olinda, sem nenhum toque machista, eu acho que só faltou V.Exa. dizer: uma bela e encantadora mulher que é Prefeita de Olinda que esteve aqui hoje abrilhantando a nossa CPI.

Quero dizer, Deputado Carlos Wilson...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Vai apanhar em casa. (*Risos.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa, Deputado Carlos Wilson, trouxe informações substanciais a esta CPI, e contribuiu, de maneira efetiva, para os nossos trabalhos.

Pude identificar na postura, nas palavras de V.Exa, várias coincidências com aquilo que vimos pregando ao longo desta CPI, que é o seu papel de produzir um trabalho que seja verdadeiramente reconhecido pela sociedade brasileira como um trabalho sério.

Qual é o ideal que eu espero desta CPI, o que eu tenho como meta? Que possamos produzir um trabalho que qualquer pessoa possa-se debruçar sobre ele e dizer: olha, esses Deputados trabalharam seriamente durante esses 120 dias e



trouxeram uma contribuição efetiva para a melhoria do sistema de tráfego aéreo brasileiro.

Coincidimos também quando V.Exa. se referiu à desmilitarização. Outro dia, conversando com o Deputado Ivan Valente, respondendo a uma indagação de S.Exa., eu me manifestei exatamente com essa postura que V.Exa. manifestou, ou seja, que a desmilitarização ou não é algo para se resolver no futuro. No momento, acho que é contraproducente se tratar desse assunto.

Estamos na hora de arrumar a casa; e, depois, iremos tratar, a médio e longo prazo, se for de interesse da sociedade brasileira, a desmilitarização ou não. O importante é que, sendo civis ou militares, sejam competentes e que realmente controlem o tráfego aéreo brasileiro da melhor maneira.

Nós, que já visitamos o CINDACTA I; parte da Comissão visitou o CINDACTA II; visitamos o aeroporto de Congonhas e estivemos na torre de controle, realmente, temos muita preocupação com os controladores. É uma missão muito melindrosa, técnica.

Esteve hoje aqui, pela manhã, o Sr. Vinícius Lanzoni, que disse como deve ser um controlador. Um controlador tem que ser, em primeiro lugar, inteligente. Então, jamais se poderia aprovar alguém para o cargo de controlador sem submetê-lo a um teste de QI, porque ele tem que tomar decisões rápidas e para isso requer inteligência. Ele tem que passar por um teste psicotécnico para poder saber do seu equilíbrio emocional. Se uma pessoa vai controlar vários aviões, sai de casa cheio de problemas e leva esses problemas para lá e se distrai, pode acontecer o que aconteceu com o avião da Gol.

Aqui fica cada vez mais patente, para esta Comissão por todas as análises, que o acidente que houve com o avião da Gol foi causado exatamente por falha humana; medidas que poderiam ter sido tomadas ao longo de todo o curso, em vários instantes, e que se um só tivesse usado, cumprido as regras, as normas da Aeronáutica, isso não teria acontecido, tanto por parte dos controladores quanto por parte dos pilotos.

Então, é preciso que a pessoa, além de inteligente, além da capacidade, do preparo e do conhecimento em inglês e do conhecimento técnico tenha, sobretudo,





equilíbrio emocional para ser um controlador de vôo, porque é uma missão muito difícil, melindrosa, nevrálgica, como pudemos ver.

Agradeço ao Deputado Carlos Wilson, a quem parablenzo pela explanação completa, clara. S.Exa. não se recusou a responder a pergunta alguma. Para mim, e acredito que para todos, foi uma tarde que, embora longa — 5 horas de depoimento, acho que batemos nossos recorde hoje aqui, sem intervalos — foi também uma tarde prazerosa para nós.

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

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

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu estava aqui olhando, como o último dos moicanos da Oposição aqui, em nome da Oposição, gostaria também de registrar que o Deputado Carlos Wilson, o companheiro Deputado Carlos Wilson, respondeu a todas as perguntas duras feitas por todos nós. Porque, para nós, eu disse ainda há pouco, é cortar a nossa carne. Mas eu queria parabenizá-lo, porque não deixou de responder a alguma pergunta, não deixou nada sem resposta.

Alguns depoentes que vêm aqui se dizem no direito de não responder — nem me lembro o termo que eles usam aqui.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível).*

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não, não, não respondem dizendo: reservo-me o direito de não falar. E o Deputado respondeu a todas as perguntas. Por isso eu queria parabenizá-lo e parabenizar, mais uma vez, esta Comissão, o Presidente.

Para encerrar, Presidente, eu queria saber o que V.Exa. resolveu sobre o depoente da manhã, qual é a decisão que o senhor tomou, porque o senhor ficou responsável por ele. Houve um desencontro; no final ele pediu proteção de vida, e eu não sei como ele está sob as suas responsabilidades. Eu gostaria de saber.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires Franco, V.Exa. tem tanto espírito de justiça e de patriotismo que eu não consigo mais ver em V.Exa. como um Deputado de Oposição nesta Comissão.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Faço minhas as vossas palavras, Presidente.



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Daqui a pouco, o Democratas me expulsa. (*Risos.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - É porque, quando o interesse do País está em jogo, isso fala mais alto do que, evidentemente, qualquer postura partidária.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, falando sério, eu tenho muita honra de estar no Democratas. Vou continuar na Oposição, mas uma oposição responsável, que é o que eu tenho feito aqui.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - É o que V.Exa. tem feito aqui ao longo da nossa CPI.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - V.Exa. me responda, por favor, que eu estou muito preocupado com o depoente que saiu daqui. Eu gostaria de saber.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O nosso depoente demonstrou, hoje, pela manhã, ser uma pessoa muito inteligente, de muito conhecimento da área em que trabalha há 29 anos. Mas estava um pouco emocionado e, evidentemente, sabemos que as emoções têm influência sobre o raciocínio. Na verdade, as emoções atrapalharam a exposição, porque ele poderia ter feito uma exposição brilhante, dado o conhecimento técnico que tem.

Terminando a nossa reunião, ele então manifestou preocupação, que garantias a CPI poderia dar a ele. Nós fizemos, aqui, uma minirreunião — eu, o Deputado Marco Maia, V.Exa, chamamos a assessoria, Luís Felipe, Marcos — e procuramos ver o que nós poderíamos fazer e indagar a ele que tipo de garantias ele estava esperando da CPI.

Ele acha que eu tinha sido muito duro e que poderia sofrer retaliações. Perguntei, então, se seriam retaliações de caráter administrativo. Ele foi além: que poderia ser até a Aeronáutica, alguém vir atentar contra a integridade física dele, o que, para nós, nos pareceu descabido, por que uma pessoa chega aqui, faz alguma observação sobre a Aeronáutica, diz que alguém não está falando a verdade, ou exagera, aqui, vai correr algum perigo de vida? Manifestei isso francamente, e ele ficou extremamente irritado comigo, achando que eu estava fazendo pouco caso da sua situação.



Com o passar do tempo, nosso Marcos aqui e o Luís Fernando conversaram com ele na sala. Pedimos, então, que ele fizesse um ofício, dirigido ao Presidente, pedindo garantia de vida; comuniquei-me ainda com a assessoria parlamentar do Ministério da Justiça. Mas, depois, acho que ele pensou melhor, achou por bem não providenciar nada disso e, espontaneamente — ele não foi induzido a isso, foi por ato unilateral, não fez o requerimento, o ofício pedindo essa garantia de vida. Eu, então, me comuniquei com o Ministério da Justiça novamente, disse que o que eu havia...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - .Exato, através do Ministério da Justiça para a Polícia Federal. Mas aí não foi necessário.

Ele já viajou para a cidade dele, está tudo bem, e colocamos a CPI inteiramente à sua disposição. Se ele se sentir, a qualquer momento, ameaçado, receber uma ameaça anônima, por telefone, carta ou seja lá o que for, a CPI, naturalmente, tem que dar o apoio e a proteção que ele necessita.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu quero parabenizar V.Exa., porque a responsabilidade ficou sobre os nossos ombros, sobre os ombros da Comissão, no momento em que ele falou isso. Então, ele podia dar de cara com uma porta de vidro e culpar a Comissão por alguma coisa.

Com certeza, V.Exa está acompanhando de perto — V.Exa. deve ter dado o seu celular para ele — e, qualquer coisa, ele irá ligar para o senhor.

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

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos, antes convocando os Srs. Deputados para a próxima reunião ordinária, a realizar-se no dia 3 de julho, às 9h, no plenário 9 do Anexo II, para a tomada de depoimento.

Está encerrada a presente reunião.