



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: 1339/07	DATA: 28/8/2007
INÍCIO: 10h25min	TÉRMINO: 17h48min	DURAÇÃO: 5h56min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 5h56min	PÁGINAS: 137	QUARTOS: 71

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

NELSON JOBIM - Ministro de Estado da Defesa.

SUMÁRIO: Tomada de depoimento.

OBSERVAÇÕES

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



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Declaro abertos os trabalhos da 44ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800, da Gol (vôo 1907), e um jato Legacy, da American ExcelAire, com mais de uma centena de vítimas.

Antes de iniciar a Ordem do Dia, quero comunicar aos senhores membros que foi instalada a Subcomissão Especial da CPI Crise do Sistema de Tráfego Aéreo, cujo objetivo é propor matéria legislativa que verse sobre a criação de Lei Geral da Aviação Civil, em substituição à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1998, que estabelece o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Informo que, hoje à tarde, após audiência com o Ministro Nelson Jobim, se houver tempo, iremos fazer a apreciação de requerimentos. Devo dizer a V.Exas. que estou preocupado com a quantidade de requerimentos para deliberarmos. Se não for possível chegarmos ao fim dos trabalhos ainda hoje, amanhã, quarta-feira, continuaríamos a apreciação dos referidos requerimentos.

Sendo assim, vamos passar à Ordem do Dia.

Esta reunião ordinária foi convocada para a tomada de depoimento do Exmo. Sr. Ministro da Defesa Nelson Jobim, que já se encontra ao nosso lado, à Mesa.

O tempo que normalmente concedemos aos depoentes, do qual poderá S.Exa. fazer uso ou não, é de aproximadamente 20 minutos, mas quero dizer ao Ministro que se sinta à vontade para ultrapassá-lo, porque tem sido essa a regra nesta Comissão.

Para atender às formalidade legais, foi firmado pelo Ministro um termo de compromisso, que integra o formulário de qualificação e de cujo teor faço a leitura:

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

Assim sendo, passamos a palavra ao Exmo. Sr. Ministro da Defesa, Sr. Nelson Jobim, para a sua exposição inicial.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, é com satisfação que compareço a esta Comissão para prosseguirmos no debate de questão importante, que diz respeito ao tráfego aéreo no Brasil e ao sistema desta



aviação civil. Antes de examinar algumas coisas pontuais, devo dizer aos senhores que nós temos um problema de dupla natureza: de um lado, um problema do desenho institucional do sistema; de outro lado, um problema de mercado — ou seja, de regras de competição de mercado. De um lado, o desenho institucional do sistema é desbalanceado. Basicamente, nós teríamos três grandes universos em relação à questão da aviação civil. O primeiro universo é a estrutura aeroportuária, ou seja, os aeroportos, compreendendo terminal e pistas; de outro lado, temos o problema relativo à regulação e à fiscalização, que é o segundo elemento do tripé. E o terceiro elemento é o espaço aéreo, ou seja, o trânsito, o tráfego aéreo. Historicamente, essas funções — e internacionalmente — podem ser tratadas ou conduzidas por uma entidade só, ou por duas, ou por três, enfim, há vários modelos. No Brasil houve uma opção em relação a isso, no que diz respeito a essa divisão. A INFRAERO ficou com a infra-estrutura aeroportuária, ou seja, terminais e pistas, enfim, aeroportos; a ANAC, Agência Nacional de Aviação Civil, ficou com a regulação e a fiscalização; e a circulação e tráfego aéreo ficou com o DECEA, que é um órgão integrante da Aeronáutica, dentro da tradição que vínhamos de a Aeronáutica controlar praticamente as duas funções anteriores. Ou seja, no modelo anterior, nós estávamos concentrando na Aeronáutica a regulação, a fiscalização e o tráfego aéreo, e ficava a INFRAERO, como entidade civil, como empresa pública, controlando a estrutura aeroportuária. O modelo, após a criação da ANAC e a extinção do DECEA, ficou tripartite. Em cima desse modelo, haveria o Conselho Nacional da Aviação Civil, que é o CONAC. Ao CONAC — estou falando primeiro no aspecto teórico para depois entrar no aspecto prático — deveria caber, e caberia por força da legislação, a fixação de diretrizes, ou seja, a formulação das políticas públicas relativas à aviação civil. E caberia aos demais, ou seja, aos 3 da base fazer a execução dessas políticas públicas. Ocorre que, em determinado momento, o CONAC não se reunia ou não se reuniu, durante um período, um lapso de tempo grande, e ocorre que o espaço de formulação de uma política da aviação civil acabou sendo disputado basicamente pela ANAC. A ANAC tinha a função de regulação, mas regulação no sentido de execução das políticas públicas. Não cabe a agência alguma formular políticas públicas. É bom ter presente que a criação das agências no Brasil começaram a aparecer com o processo de privatização a partir



do primeiro Governo de Fernando Henrique Cardoso, em 1995, e as reformas constitucionais em relação à energia elétrica, ao petróleo, à telefonia, etc., que eram todos serviços públicos prestados pelo Estado e, portanto, não havia necessidade de órgão regulador. Havia, isto sim, empresas públicas que prestavam serviço. E essas empresas públicas eram utilizadas pelos governos basicamente para controlar a inflação e também para criar subsídios cruzados, ou seja, você financiava determinadas situações deficitárias com a transferência de subsídios cruzados. Quando se criou a necessidade... O Estado, na concepção da época, não tinha mais condições de investir, principalmente na área de telefonia e energia elétrica. Havia a necessidade de privatizar o setor. Ao privatizar o setor, havia também a necessidade, para assegurar o investimento privado, para os investidores privados virem ao sistema, de assegurar que esse sistema não estaria mais sujeito ao uso político das suas tarifas, que era a tradição existente. Por isso se criaram as agências autônomas, que veio do modelo americano. Nós tivemos uma discussão sobre essas agências quando dos antigos IAPs. Os senhores lembram que, antes da criação do INSS e do INAMPS, etc., nós tínhamos os antigos IAPs, que tinham uma característica de um nível de autonomia na definição dos critérios de aposentadoria. Houve uma discussão muito importante no Brasil sobre a autonomia das agências, lá em 1961. O Governo Juscelino Kubitschek havia designado os diretores, os conselheiros dos antigos IAPs no final do Governo. Ganhou a eleição o Presidente Jânio Quadros. O Presidente Quadros decidiu demitir a todos, e isto ocasionou uma discussão fortíssima no Supremo Tribunal sobre a questão relativa à autonomia das agências. Foi o primeiro momento em que tivemos essa discussão. Depois o Supremo tribunal voltou a examinar este assunto, num conflito político que se estabeleceu no Estado do Rio Grande do Sul. O então Governador Olívio Dutra havia ganhado a eleição contra o antigo Governador, Antônio Brito. No final, no último ano do Governo Antônio Brito, antes das eleições inclusive, houve uma modificação: houve a criação, enfim, da chamada Agência Reguladora do Rio Grande do Sul, uma só para todos os serviços, a AGERGS. Estabeleceu-se na legislação votada pela Assembléia Legislativa o mandato do presidente da agência. Quando o Governador Olívio Dutra ingressou, assumiu o Governo, encontrou a agência constituída, com um mandato de 4 ou 5 anos, eu não me recordo. E houve,



então, a provocação do Supremo Tribunal sobre a constitucionalidade ou não da existência de mandatos para os presidentes das agências. O Tribunal acabou decidindo nesse sentido. Por maioria, acabou fixando a possibilidade constitucional da existência de mandatos em agências. Ocorre que nós precisamos... Eu não examino essas questões de agência sob a perspectiva teórica. Absolutamente, isso é uma questão para academia, não cabe a nós. Podemos conhecer os debates acadêmicos sobre o assunto. O problema é saber se o modelo de agência é ajustável ou não ao espectro econômico que se discute. Eu tenho um princípio entendido de que agência se ajusta, tem-se ajustado à questão da telefonia e energia também. Agora, observem bem: quando se criou a ANAC, o que nós tínhamos? Nós tínhamos um serviço que já era prestado pelo setor privado. Não havia o problema que existia em relação à criação das outras agências. Foi trazido para a aviação civil o modelo de agências, não obstante o fato de que, na tradição brasileira, o setor privado já operava nessa área com exclusividade. Nós não tínhamos empresas públicas de prestação de serviços de transporte aéreo civil. E implantou-se, desbalanceadamente, ou seja, a legislação é desbalanceada. Então há necessidade de se reexaminar — e é isso que eu estou examinando, depois de tentar pelo menos minimizar o problema da crise aérea —, de se tentar rever o sistema, estabelecendo uma linha de comando. O que aconteceu? Como o CONAC não se reunia — sabe-se muito bem que em ações políticas administrativas os espaços são ocupados, não existem espaços vazios, não existe absolutamente espaços vazios, porque é necessária a ocupação desses espaços —, então começou a se estabelecer uma confusão dentro do sistema. Eu creio que os senhores assistiram a uma exposição, por exemplo, da Agência Nacional de Aviação Civil sobre a saturação dos aeroportos — creio que talvez tenha sido passada aos senhores, eu assisti lá no Senado —, em que a ANAC havia colecionado toda uma análise dos aeroportos — competente a análise, inclusive. E mostrava a ANAC que havia determinados aeroportos que estavam superados, ou seja, estavam congestionados. Isso, academicamente, é importante. No entanto, era função da ANAC não permitir a saturação dos aeroportos, porque ela tinha uma atividade fiscalizatória. Não obstante isso, apresentava como se fosse natural aquilo. Teria que proibir e trazer os aeroportos no nível da sua capacidade, e caberia à



INFRAERO e ao CONAC, na formulação de políticas de malha, estabelecer o aumento ou não desses aeroportos, porque senão vai acontecer o seguinte: se nós não tivermos uma política de aviação civil sólida, de repente nós vamos fazer grandes reformas no aeroporto, que, lá adiante, não vão servir para nada, porque vai ficar ocioso, considerando-se que ele não integra um processo de dados. Então, vejamos: de um lado, num primeiro momento da nossa análise, nós temos de rever esse sistema. Evidentemente, o Conselho Nacional da Aviação Civil terá que formular aquilo que é a sua obrigação: uma política de aviação civil. De outro lado, curiosamente, o CONAC, que é presidido pelo Ministro da Defesa e do qual integram outros Ministros e mais o presidente da ANAC e o presidente da INFRAERO, o CONAC não tem nenhuma fórmula de execução, não há nenhuma secretaria executiva do CONAC que funcione. Então, dentro dessa linha inicial, antes das reformas legislativas que nós teremos que discutir com os senhores e senhoras, nós estamos preparando, já está praticamente pronta, a transformação. Para evitar a criação de novos cargos, essas coisas todas, nós estamos pegando uma secretaria do Ministério da Defesa que tinha lá funções internas e estamos transformando essa secretaria numa Secretaria da Aviação Civil, composta de 3 departamentos: o Departamento da Infra-Estrutura Aeroportuária, cuja contraface é a INFRAERO, o Departamento de Regulação e Fiscalização, cuja contraface é a ANAC, e o Departamento de Tráfego Aéreo, cuja contraface é o DECEA; ou seja, essa Secretaria é o órgão executivo do CONAC. E com o fato de ter a contraface com essas 3 estruturas, e esses Departamentos, e essa Secretaria, ela terá condições de instruir o CONAC para a formulação das políticas em relação a este assunto. Essa é a linha que estamos trabalhando do curto prazo. Do médio prazo, temos de rever e rediscutir o sistema. Eu quero só dizer o seguinte: por uma questão metodológica — e por uma questão, inclusive, de formação cultural —, eu não gosto de discutir teorias, eu gosto de discutir resultados, ou seja, nós precisamos ter um sistema que funcione. Então, as situações, digamos, de pressupostos, se vai ser militar ou se vai ser civil, etc., etc., como essa discussão, digamos, principalista, eu não entro nesse tipo de discussão. Eu entro na discussão de qual o sistema que melhor funciona e como é que deve funcionar, para desconstituir o problema da disputa entre posições ideológicas, inclusive. Eu volto a repetir a expressão que utilizei no Senado, que não



é minha, embora estejam dizendo que seja minha, mas que é de Deng Xiaoping,: *“Não interessa a cor do gato, se é preto ou branco; interessa se ele come o rato”*. E acabamos de discutir o problema dentro desse desenho. Então, de um lado, no curto prazo, estou fazendo essas modificações e estou terminando uma análise completa do sistema institucional. Mas o que é fundamental é ter um comando, e não tinha; ou seja, ter um comando que viesse... No caso do modelo que agora temos, este comando tem que vir do CONAC, ou seja, fundamentalmente da Presidência do CONAC. Os senhores sabem bem que conselhos e comissões, eles são operativos na formulação, mas não são operativos na execução. Então, nós teríamos que ter nessa estruturação a Presidência do CONAC, o CONAC como órgão de formulação da política e a execução por parte do tripé básico a que nos referimos, através de ações diretas feitas pela Secretaria da Aviação Civil, que seria o órgão executivo do CONAC, seria a Secretaria Executiva do CONAC. Lembrando que nós temos 2 pontos: de um lado, nós temos as necessidades fundamentais de segurança, o que nós não podemos abrir mão em hipótese alguma, e, após fixadas as linhas de segurança, você também tem que examinar as linhas de rentabilidade e competitividade no setor, porque não adianta você estruturar um setor que não tenha condições de ter a sua competitividade correta, ou seja, que produza resultados, porque senão não vamos ter investimentos no setor. Não havendo investimentos, o setor acaba soçobrando. Nós podemos desenhar muito lindamente uma malha aérea e depois não ter quem a explore, quem deseje explorá-la, porque ele só entrará na malha aérea considerando-a, digamos... A escola hoje de aviação civil, que basicamente foi ela trazida ao mundo e foi posta ao mundo pela Southwest, há 36 anos começou o modelo do custo baixo, ou seja, o *low cost*. E esse custo baixo é o modelo. E nós temos característica do custo baixo, desta Southwest, que acabou levando ao mundo todo este modelo, que é, primeiro, os princípios básicos do *low cost* são: voar com apenas um tipo de aeronave e apenas uma classe, para manter custo de engenharia baixo e operação mais simples. Ou seja, uma classe só e aeronaves grandes. Reduzido número de funcionários, o que leva a um problema grave: este reduzido de funcionário não pode ultrapassar o limite da segurança, que é o que aqui nós chamamos de regulamentação. Quando uma tripulação diz *“estou regulamentado”*, significa que ela já cumpriu o tempo



estabelecido nos regulamentos, o que não tem acontecido. Alta utilização de aeronaves: o *turn on*, ou seja, a mudança entre decolar, ou melhor, entre pousar e decolar em baixo tempo. A Ryanair, que é uma empresa irlandesa, que é o maior exemplo hoje de *low cost*, ela leva 15 minutos entre descer e decolar. É claro que aqui nós temos um problema. O uso intensivo das aeronaves acaba batendo na segurança, tendo em vista a manutenção. E aí se cria um modelo de manutenção, chamado modelo segmentado, em que você vai parando nos aeroportos e vão entrando lá, enfim, os mecânicos para fazer os consertos no tempo mínimo de 10, ou 15, ou 20 minutos, afora aquele outro sistema bloqueado, que era o modelo VARIG, com grandes oficinas de manutenção e recuperação. Segundo, sem luxos — luxos que eu estou chamando são programas de milhagem, ou seja, as empresas *low cost* não têm programa de milhagem —, comida de graça e sala de espera, não há nada, para reduzir o custo e aumentar a competitividade. Operar em aeroportos secundários, mais baratos e menos congestionados, o que não se aplica no Brasil para as empresas *low cost* brasileiras. E venda direta sem agentes de viagens, que foi o modelo que foi trazido, inclusive, pela Gol aqui no Brasil, ou seja, não tem aqueles *tickets*, que têm custos, mas tem aqueles papeis de máquina de calcular, inclusive, que são usados. E tudo isso aumenta o foco no preço, no nível de competitividade. Então, eu gostaria de mostrar a vocês um problema que surgiu no imediato, ou seja, quando assumimos o Ministério da Defesa, qual era o problema que tínhamos? Tínhamos um problema que veio progressivamente sendo modelado nos últimos anos em torno da aviação civil. Congonhas havia-se tornado um centro de distribuição, ou seja, um centro de conexão e de escala para todo o Brasil, que, na linguagem utilizada pelos técnicos, é o *hub*. Ou seja, esse centro de distribuição foi-se criando progressivamente com o nascimento, com as obras da TAM, principalmente pelo Comandante Rolim. Progressivamente, aquilo que era um aeroporto secundário de São Paulo, tendo em vista a criação do Aeroporto de Guarulhos, acabou progressivamente se transformando nisso e se transformou em mais atrativo. Por quê? Vejam, se voar com o mesmo tipo de aeronave mais cheia, você precisa juntar todo mundo num lugar só, para conseguir ter um grupo maior de ocupação, porque, lembrem-se, em torno de 65% a 70% de ocupação individual batem no custo da operação. Se vocês não considerarem o preço do *leasing*,





considerarem só o custo — tripulação, etc., querosene — até 70%, 75%, em torno desse número, você empata. Só a partir daí você tem receitas. Logo, a lógica é ter o maior número. Daí porque, inclusive, com essa lógica, vocês compreenderão que o atraso integra como algo consistente dessa lógica. É a mesma coisa que a transformação dos aeroportos em *shopping centers*. Um *shopping center* terá resultado de vendas havendo o povo para comprar. Logo, o atraso também é da lógica do *shopping center*, porque, atrasando, fica mais tempo dentro da unidade, dentro do terminal e, portanto, gastará mais. Tudo isso está neste conjunto estrutural. Agora, vejamos a questão relativa ao aeroporto de Congonhas. (*Exibição de imagens.*) Quando nós assumimos, encontramos a seguinte situação: Congonhas antes de julho deste ano. Do aeroporto de Congonhas, a ponte-aérea Rio de Janeiro consumia o total de 22,98% dos vôos; Brasília, 9,04%; Confins, Belo Horizonte, 6,18% e Curitiba, 8%, o que dava esse conjunto de 3 destinos 23,22% das operações de Congonhas, ou seja, era um pouco superior a ponte-aérea. Congonhas e o Estado de São Paulo, ou seja, o interior do Estado de São Paulo, era 9,93%, e outras localidades, 43%, ou seja, os aeroportos próximos, no caso, Santos Dumont, Brasília, Confins e Curitiba, eram superados pelo total de 43. Vejam bem, isto aqui equivale a mais ou menos as outras localidades. E as outras localidades eram o seguinte: dos 43,87% dos vôos, 32% destinam-se à Região Sul, abrangendo 12 localidades; 27%, à Região Nordeste, com 10 localidades; 8%, à Região Norte, com 3 localidades; 8%, ao Centro-Oeste, com 3 localidades; e 24%, à Região Sudeste, em 9 localidades. Isso mostra que era um centro de distribuição, porque todos os lugares possíveis de acesso passavam por Congonhas. Observem bem a lógica: com isso, você tem o maior número de passageiros sediados em Congonhas e, com isso, consegue encher mais os aviões. Daí a lógica dos aviões maiores, o que fez com que os aviões de menor capacidade, como aqueles produzidos pela EMBRAER, acabassem não sendo comprados pelas empresas brasileiras, tendo em vista essa lógica do sistema. Vamos adiante. De acordo com a resolução do CONAC, a redução de áreas de vôos em relação à capacidade de controle anteriormente praticada é de 151. Vejam, nós tínhamos em Congonhas esse conjunto. O que decidimos? Iríamos reduzir Congonhas, a partir da resolução do CONAC que foi tomada por nós, para menos 151. Ele tem uma capacidade



autorizada, Congonhas, de 561 e estava operando com 712. Ou seja, na desconstituição, que é o objetivo da nossa primeira ação, de ser Congonhas um *hub*, um centro de distribuição, nós tínhamos que reduzir, retirar de Congonhas 151 vôos. A análise foi realizada considerando 33 *slots*, que serão divididos: 30 para a aviação regular e 3 para a aviação geral. A aviação geral usava 6. A aviação geral é o táxi aéreo, os jatinhos executivos, etc. Então, o que nós faríamos? Nós reduziríamos Congonhas, que tinha 48 *slots* ocupados. Reduzimos para 33, sendo 30 para a aviação regional e 3 para a aviação geral. Isso representava ter que tirar de Congonhas 151 vôos. Com a limitação dos vôos, ainda não se sabe quantos *slots* serão utilizados. Nós estamos recompondo as malhas aéreas, que são fixadas pelas empresas. Então, a negociação das malhas são nesse sentido. Vamos adiante. Vejam aqui os números: nesta coluna está a capacidade até 17 de julho, de cada hora, de 6 a 7, etc. Lembrem-se de que Congonhas só opera das 6h às 23h. Ele pára a operação a partir das 23h, uma vez que Congonhas foi engolfado pela cidade de São Paulo. Neste momento, dia 17/7, nós tínhamos 712 vôos. A capacidade autorizada é de 561. Logo, temos que estabelecer uma redução, no fluxo das 6h às 23h, de 151 vôos, nessa recomposição global. E aqui estão as colunas mais especificadas. A aviação regional tinha 38 vôos, vejam bem, das 6h às 7h, terá que reduzir; a aviação regional reduz para menos 131; e a aviação geral atual para 15, menos 15. Vamos adiante. Vejam, então, o que nós faríamos: proíbe-se que seja um centro de distribuição. Congonhas passa a se comunicar exclusivamente, ponto a ponto, em vôos diretos, entre Brasília, Campo Grande, interior de São Paulo, Foz de Iguaçu, Florianópolis, Porto Alegre, Curitiba, Santos Dumont, Vitória, Galeão e Confins; ou seja, reduz-se o espectro de ações de Santos Dumont para aeroportos em torno, no máximo, de 2 horas de vôo, para desconstituir o *hub*. Agora, vejam bem, eu quero chamar a atenção para vocês verificarem que as coisas não são simples. A ANAC faz uma consulta à Presidência do CONAC, ao Ministro da Defesa, e solicita uma redistribuição, e pede uma seguinte autorização: que um vôo, saindo de Congonhas, pouse em Confins, e prossiga para Brasília. A autorização, a decisão do CONAC era a seguinte: vôos diretos ponto a ponto. Então, eles querem Congonhas—Confins—Brasília. Eles não chegaram a pedir Porto Alegre—Congonhas—Confins—Brasília. Eles pediram um vôo que nascesse em Congonhas



e chegasse a Brasília. O que é isso? Isso é a reconstituição progressiva do *hub*. Por quê? Porque eu vendo uma passagem de Porto Alegre para Brasília, espero “xis” tempo em Congonhas e vou a Brasília via essa articulação, ou seja, acaba sendo um ponto de *hub*. Nós acabamos negando essa possibilidade, porque a tensão em relação aos interesses das empresas é grande. O que nós temos aqui é, de um lado, regras para a aviação civil que precisamos respeitar: primeiro, segurança; segundo, regularidade; terceiro, pontualidade. Esses 3 elementos se chocam com o problema da competitividade, que é a palavra mágica em relação ao empresário. Adiante. Essa redução dos 151 vôos representa uma redução diária de 11.442 passageiros circulando em Congonhas, uma redução mensal de 343 mil e 250 passageiros, e um total anual de 4 milhões, 176 mil e 203 passageiros, tanto no pousar como no decolar. Esse conjunto sairia de dentro de Congonhas. É evidente que esse modelo vai criar dificuldades não só para o Entorno de Congonhas, para a parte comercial de Congonhas, que se estruturou tendo em vista um número de passageiros que lá circulavam, como também para as lojas internas de Congonhas. Mas essa redução é absolutamente necessária. Adiante. Capacidade calculada. Quantidade de operações por hora. Congonhas, vamos autorizar 33 *slots*, que é o pousar e o decolar no período de uma hora; Guarulhos, 54, com as 2 pistas; Guarulhos, sem uma pista, corresponde a 33 *slots*; Campinas, 35; São José, 31; Galeão, 54; Santos Dumont, 37; Confins, 35; Brasília, 56; Curitiba, 42, e Porto Alegre, 31; ou seja, a capacidade dos aeroportos. É para isso que chamei a atenção dos senhores naquela curiosa exposição a que assisti da ANAC, em que faziam exposição sobre a superação dos aeroportos em termos de *slot*, mas quem concede *slot* é ela, ou seja, não estabelecia a sua função de fiscalização. Adiante. Capacidade diária das pistas dos aeroportos analisados: Congonhas, 561, capacidade disponível, 0 — limitamos a 561, reduzimos de 712 para 561 —, Guarulhos, com 2 pistas, tem uma capacidade total diária de 1.296, a pista, ou seja, considerando o uso existente, tem uma capacidade disponível de 683. Se consideramos uma pista só, a sua capacidade é 792, a capacidade da pista diária, nós teríamos uma capacidade disponível de 59, e assim sucessivamente. V.Exas. observem claramente a subutilização de todo esse conjunto de aeroportos. Campinas tem uma disponibilidade de 767 para uma capacidade de 840, ou seja, há subutilização de Viracopos; São José dos Campos,



727; Galeão, 857; Santos Dumont, 666; Confins, 696; Brasília, 915; Curitiba, 749, e Porto Alegre, 548. Eu quero chamar a atenção de V.Exas. para o seguinte: uma coisa é capacidade de pista, outra coisa é capacidade do terminal. Eu estou falando de capacidade de pista. O ajustamento do terminal vai decorrer da utilização do conjunto da malha, não da vontade política de alguém fazer um grande terminal. Eu tenho recebido, digamos, solicitações de “n” personagens, Prefeitos, Governadores etc. para fazer um aeroporto sofisticadíssimo, o que não tem sentido. O aeroporto é ajustado para quê? Para entrar e sair, nesse sentido. Adiante. Vejam bem. A partir de 15 de agosto passado, começou-se a trabalhar com as ranhuras, com os *groovings*. Nós aumentamos, em 15 de agosto, em 3 horas diárias o trabalho, ou seja, das 22h às 8h, para o trabalho na pista principal que não tem *grooving*. Isso representa que nós vamos terminar o trabalho de *grooving*, para a liberação completa da pista principal em 6 de setembro de 2007. Nesse período, Congonhas não pode operar na primeira pista com chuva. Choveu, parou. Se estiver em tempo seco, não há problemas. Com isso, temos a paralisação da pista durante o período de chuvas. Teremos a liberação total da pista de Congonhas para 6 de setembro. A ampliação dos trabalhos de ranhuras antecipou em 19 dias o término das obras. As obras iam terminar em 25 de setembro, e nós trouxemos para 6 de setembro. Adiante. Agora Guarulhos. Guarulhos tem problemas na pista principal. Imaginem os senhores que essa pista foi construída há vinte e tantos anos e nunca teve uma reforma substancial. Teve reformas de tapa-buraco. Percebemos a existência. Eu cometi um erro no início da análise do problema. A pretensão era fazer uma reforma da pista de forma a ter sua interrupção só num terceiro momento, mas, depois, nós percebemos, e fomos advertidos, que teríamos um problema se fechássemos integralmente a pista de Guarulhos no final do ano, que é o momento do pico. Há 2 características: movimento do pico e das chuvas naquela região de Guarulhos. Então, o que se fez? Fizemos o seguinte: no dia 20 de agosto já começou, com término previsto para 10 de outubro, a reforma de 1.400 metros centrais da pista. Com essa reforma de 1.400 metros centrais da pista, a pista está interrompida, não está operando. Ou seja, Guarulhos está operando com uma pista só. Em 10 de outubro, encerra-se a reforma do segmento principal. Esse segmento de mil metros está em melhores condições — o segmento do lado direito. Então, o que vamos



fazer? Em 10 de outubro terminado isso, no dia 11 de outubro nós liberamos esse conjunto aqui — os 2.400 metros podem ficar operativos — e começamos a obra no primeiro segmento da esquerda, para 1.300 metros. Terminadas as obras dos 1.300 metros, liberaremos esse conjunto no final do ano, em 30 de novembro, que coincide com as chuvas e com o período de pico, porque é o período de viagens, férias, Natal etc., nós liberaremos a pista integral nesse período e retomaremos a reforma da pista no segmento de mil metros da direita, o que está em melhores condições, em abril de 2008 e terminaremos em junho de 2008. Ou seja, em junho de 2008 teremos toda a reforma da pista, sem prejuízo dos usuários no sentido das regras de sustentação do Aeroporto de Guarulhos. Adiante. Agora, vejam as disponibilidades que temos, porque, por hora, nós não vamos precisar de aeroportos para suportar os 151 vôos que estamos deslocando para Guarulhos. Não se mexe, por motivos internacionais, de acordos internacionais, nos vôos internacionais, mantém-se. Mas reestrutura-se a malha nesse problema. A única dificuldade que temos é que, como a pista principal de Congonhas fica paralisada no período de chuvas, pode ocorrer, ainda não ocorreu, a necessidade de deslocar algum vôo de Congonhas para descer em Guarulhos, até que possamos liberar. Agora, isso é ônus da segurança, não tem outro jeito. Agora, vejam aqui: Campinas, Viracopos, tem um movimento atual de 73 vôos e tem uma capacidade de 840. Ou seja, tem uma disponibilidade de 767. Pergunto: alguém que de Porto Alegre quer ir a Brasília precisa passar por Congonhas, em escala? Por que passavam por Congonhas? Para manter o avião cheio. Perceberam? E temos de compreender essa lógica, as coisas não são gratuitas. Essa fórmula fazia com que as empresas tivessem um aumento de capacidade competitiva. Adiante. O Galeão. O movimento atual do Galeão é de 438 e tem capacidade de 1.296 vôos, ou seja, tem uma capacidade ociosa de 857 vôos, o que nos dá a possibilidade de retomar o Aeroporto do Galeão para as operações inclusive de vôos internacionais, que, progressivamente, foram se deslocando para São Paulo. Alega-se a capacidade de São Paulo, enfim, o poder aquisitivo de São Paulo, mas não é bem assim, não. É a lógica de encher os vôos. Então, nós temos condições de retomar o problema, e o Galeão voltar a ser operacional em termos de vôos internacionais. Adiante. Confins. O movimento atual de Confins é de 144 vôos e tem capacidade de 840. Ou seja, capacidade ociosa de 696 vôos. Lembrando bem



que, quando falamos em aeroportos, nós temos um problema também a ser resolvido, que é o problema da acessibilidade. Não adianta pensar num aeroporto sem pensar na acessibilidade. No caso de Guarulhos, temos problema de acessibilidade. O Governo do Estado de São Paulo, o Governador José Serra, num diálogo que tivemos, está disposto a estabelecer um trem expresso, uma via expressa de trem, que venha da Barra Funda ou da Estação da Luz até Guarulhos, aproveitando a malha já existente. Aí, teríamos condições de dar maior acessibilidade ao Aeroporto de Guarulhos. Já em Viracopos, teríamos condições de trabalhar com uma via expressa de automóveis para acessar Viracopos. O Governo do Estado também está disposto a fazer isso. O problema é quando entra em São Paulo, que é o grande fluxo de trânsito São Paulo. Mas nós temos condições de fazer isso. Já em Confins, o Governador Aécio resolveu o problema. Com a chamada Linha Verde, aquilo que levávamos 50 minutos, 1 hora para chegar a Confins, hoje se faz em 30 minutos, com absoluta tranquilidade. Então, o problema da acessibilidade está resolvido pelo Governo do Estado. Logo, precisamos otimizar o aeroporto, porque temos condições de acessibilidade, temos disponibilidade não só no terminal, como também na pista. Adiante. Brasília. Temos um movimento atual de 396, e temos uma capacidade de 1.344 e disponibilidade de pista de 915. O problema de Brasília é o terminal. Ou seja, temos de trabalhar na outra orelha do terminal. Porque, não obstante a sua capacidade, nós verificamos que, nos momentos de pico, há concentração. E quando há um mínimo de atraso, dá uma confusão imensa, inclusive de deslocamento de acesso. É claro que, nos últimos tempos, com o problema dos atrasos, houve concentração de pessoas dentro do aeroporto. Mas há necessidade de trabalhar nesse sentido. Adiante. Curitiba. Movimento atual de 259, capacidade de 1.008 e uma disponibilidade de 149. Aqui não temos problema de terminal. Temos ociosidade mesmo em São José dos Pinhais. Adiante. Agora, como ficaria Congonhas, naquele exemplo que demos de que Congonhas se comunica basicamente com esses aeroportos? Vejam bem como faríamos: desconcentraríamos a distribuição. Aí, teríamos Brasília distribuindo para a Região Centro-Oeste e para a Região Norte, ou seja, saindo de Congonhas, vai-se a Brasília e em Brasília se acessa a Região Norte e a Região Centro-Oeste; Confins, a Região Nordeste; o Galeão ficaria com os vôos internacionais, América do Norte,



Europa e América do Sul, basicamente isso, e ainda teria a possibilidade de acessar a Região Nordeste, ou seja, aproveita-se as vias aéreas da parte litorânea, aí se caminharia para o Nordeste. Leia-se: Salvador, Natal etc. Já Curitiba, seria *hub* para a Região Sul — parece que o Deputado gostou da idéia. O fato de Curitiba ser o *hub* da Região Sul não significa que o sujeito que sai de Porto Alegre não tenha um vôo direto para Brasília. Observem bem, não estou examinando a totalidade da malha aérea, estou examinando como operará Congonhas. Não estou dizendo com isso que o sujeito que venha de Curitiba ou de Florianópolis não possa ter um vôo direto para Brasília ou para o Rio de Janeiro. Agora, é muito certo que, saindo da Região Sul, para acessar a Região Norte, não se passaria por Congonhas, mas por outros aeroportos. Vejam bem, posso sair de Porto Alegre, tomar o Galeão e ir para a Região Nordeste. Agora, não vou fazer via Congonhas. Já Santos Dumont continuaria com sua destinação natural de ponte aérea. A linha Congonhas—Santos Dumont é a grandemente disputada em termos de ponte aérea. E ainda há Congonhas, interior de São Paulo. Observem bem, se Santos Dumont—Congonhas é uma linha, por que não se pode pensar, aqueles que moram no Rio de Janeiro, que pudesse haver uma comunicação entre o Campo de Marte e Jacarepaguá para toda a população que habita a Barra da Tijuca e que tem dificuldade de acesso ao Centro, em avião pequeno modelo da EMBRAER? Vou dizer para os senhores uma coisa maluca. Nós temos um avião, nós não, porque o avião é americano — e eu acho que alguns dos senhores já conhecem —, aquele Caravan, que é um monomotor extraordinário, é o único monomotor certificado em que as autoridades americanas deixam o presidente americano viajar, tendo em vista as condições. Esse avião tem capacidade de assento para 12 pessoas. Num determinado momento, foi reduzida para 6. Mataram a possibilidade de uso desse avião, porque, com 6, não se consegue responder. E é um avião absolutamente tranqüilo. Lembro que nós fazíamos aqui para Palmas, logo no início. A TAM tinha um Caravan que saía de Brasília e ia a Palmas, voando baixo, com 12 lugares. Aí, acabaram, reduziram de 12 para 6. Acabou. Foi lá atrás. Vejam: eu tenho 2 preocupações. Eu quero resolver o futuro. Não adianta eu examinar o passado. Quando dizem: “*Vamos pesquisar?*”, eu digo: “Não, deixa. Não vamos perder tempo com isso, porque o fato está morto”.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Quem reduziu?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Precisamos é resolver o problema. Lá adiante, por motivos históricos, talvez alguém possa fazer essa pesquisa. Mas agora, neste momento, não interessa.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não, Ministro, a minha dúvida é se havia sido reduzido por decisão aqui do Brasil ou se tinha sido da própria empresa. Por isso que eu fiz a pergunta.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Não, não. É decisão brasileira. Não, é decisão brasileira. Nos Estados Unidos, circula com 12. Na Europa, o Caravan circula com 12. Foi decisão daqui.

**O SR. DEPUTADO BETO MANSUR** - A base aérea de Santos também teria...

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Esse Prefeito de Santos pensa assim. Vamos adiante. Guarulhos. Vejam a situação de Guarulhos: Região Norte, Região Centro-Oeste, Região Nordeste, Galeão — Galeão para as conexões na América do Sul; Garrulou: Região Sul, Europa, América do Norte. Enfim, Guarulhos votaria a ser o *hub*, porque tem capacidade para tanto. O problema de Garrulou é que temos uma pequena dificuldade. É que as 2 pistas atuais de Guarulhos são próximas e, pelas regras do jogo, não podem operar simultaneamente. Então, temos de pensar na terceira pista, na construção da terceira pista de Guarulhos, com um terceiro terminal. Aí haveria capacidade de operação simultânea, já que a terceira pista seria no lado oposto, *vis-à-vis* o terminal. O terminal ficaria no centro das 2 pistas hoje existentes e mais a terceira pista. Então, nós estamos estudando o problema da construção da terceira via, da terceira pista de Guarulhos. Campinas, por exemplo. Viracopos pode-se ligar com Brasília. Vejam bem: o sujeito vem da Região Sul, Campinas—Brasília. Lembrem que logo no início da TAM, quando a TAM era ainda de aviação regional, quantos dos senhores foram a São Paulo e pararam em Viracopos? Quantos de nós, do Rio Grande do Sul, descíamos em Viracopos e pegávamos, na pista mesmo, nem íamos para o terminal, e trocávamos de avião e tomávamos o avião para Porto Alegre? Quando ela operava com aqueles aviões Fokker, que eram aviões pequenos, que tinham capacidade..., não tinham a lógica dos grandes vôos. A lógica dos grandes vôos mandou todo mundo para Congonhas,





porque aí se enche tudo lá dentro. Adiante. Bem. Essa exposição mostra basicamente o que vamos fazer e estamos fazendo já em relação à Congonhas e, agora, as outras providências que estamos tomando no Ministério da Defesa. Nós temos de reconstituir a ANAC. Eu comunico aos senhores que agora, às 9h da manhã, renunciou à condição de Diretor da ANAC o Sr. Jorge Luiz Brito Velozo. O Coronel Velozo renunciou pela manhã. Então, devo enviar... Deveremos enviar um nome ao Senado, para compor a vaga da Dra. Denise e do Coronel Velozo, e depois vamos examinar a situação dos demais. Agora, uma coisa é certa: não pode a ANAC ficar com menos de 3, porque, senão, as decisões emergenciais que devam ser tomadas não poderão ser tomadas. Então, nós pretendemos resolver toda essa problemática em 15 dias. Claro que depende muito da colaboração do Senado. A autorização do Presidente da República é a completa despartidarização, quer da ANAC, quer da INFRAERO. Quando nós decidimos em relação à INFRAERO, a escolha do Presidente da INFRAERO foi minha. No início, falava-se em destituir toda a INFRAERO e nomear o conjunto. Não era possível por uma razão operacional. O Ministro da Defesa não podia indicar os diretores e o presidente. Por quê? Porque os diretores se referenciarão ao Ministro da Defesa e não ao presidente da INFRAERO. Aí eu disse: *“Não, vamos parar com isso. Primeiro, vamos nomear o presidente; o presidente escolhe os nomes e os submete a mim”*. Porque dessa forma os diretores ficam numa relação hierárquica de dependência com o presidente, e a regra do jogo não era essa. A regra do jogo é que alguns ainda pretendem... Não do Governo, mas eu tenho recebido, digamos... pressões não digo, mas tenho recebido solicitações de um diretor da ANAC: um funcionário ser indicado por algum órgão político. Evidentemente que esse personagem indicado vai ficar, digamos, estável, dependendo do poder político do seu indicando. E aí você não tem operacionalidade, não tem solidariedade de comando. Então, nós estamos alterando. Faltam ainda... A verdade é que não é fácil nós conseguirmos as reposições, porque ninguém quer entrar nessa história. Antes, todo mundo queria ser... Agora, nós temos uma grande dificuldade. Então, a tese que estamos levantando, em termos de perfil definido para a ANAC, é que nós temos de ter na estrutura da ANAC alguém que entenda de regulação — não necessariamente entenda de avião, mas entenda do sistema regulatório e de fiscalização. Precisamos



ter alguém que entenda de transporte aéreo. E precisamos ter alguém que entenda também de mercado, ou seja, um economista que opere na área do mercado e conheça as operações de mercado. E aí você consegue consolidar um sistema, casando com a Secretaria de Aviação Civil, do Ministério da Defesa, que também vai ter esse perfil. Ou seja, dentro da área de transporte aéreo tem que ter alguém que entenda de transporte aéreo e ponto. Agora, dentro da área de regulação tem de ter alguém que entenda de regulação e economia. E nós temos de ter na infra-estrutura alguém que se ajuste nesse contexto todo, nesse conjunto. Eu quero lembrar aos senhores o seguinte: as principais características da aviação, que nós já levantamos até o momento... ela é tratada como uma *commodity* e não é um produto desejado, porque ninguém compra uma passagem por comprar passagem. Aquilo é um veículo, é um meio, mas é um meio necessário — logo, é uma *commodity* — para chegar a um objetivo. Ninguém gosta muito de viajar de avião, mas sente que é necessário. Outro detalhe importante desse mercado que nós temos de saber operar é que a melhor maneira de aumentar o preço é controlar a oferta. Controlando a oferta, você aumenta o preço. Tem que saber perceber esse jogo. Tanto é que, se você tem determinadas ofertas... Nós examinamos a questão da Austrália e verificamos claramente que, na Austrália, no momento em que você viabiliza o mercado e você tem a possibilidade de alguém entrar nesse mercado, o preço baixa — daquelas que estão operando no mercado —, porque, se aumenta, entra outro para empurrar para baixo. Têm baixas barreiras de entrada. Ou seja, entrada nesse sistema por quê? Porque o capital é praticamente quase nada, porque os aviões, que são o instrumento, são *leasing*. Então, você não tem necessidade de um grande aporte de capital num primeiro momento. Portanto, baixa a barreira de entrada no sistema. A barreira de entrada no sistema está nos *slots*. Exatamente através dos *slots* é que você controla a oferta, *vis-à-vis* ao crescimento do mercado. Tem uma mobilidade dos equipamentos. Ou seja, no momento em que o equipamento se esgota, você entrega o equipamento e compra outro. Ou seja, faz *leasing* de um novo, o que dá uma mobilidade imensa. Agora, tem altos custos fixos, principalmente considerando o combustível. Se nós andamos na curva com o aumento do preço do petróleo, que evidentemente desemboca no querosene, você teria isso. Daí porque é necessário, percebam, que nessa entidade tenha alguém



que entenda disso, opere na área de mercado. Dentro dessas linhas, o que nós precisamos deixar claro é que o objetivo todo dessa reestruturação do sistema passa pela vigência de 3 regras fundamentais: segurança em primeiro lugar; em segundo, regularidade; e em terceiro, pontualidade. Ou seja, esses seriam os objetivos de todas essas mudanças, para que nós pudéssemos operar com certa tranquilidade no sistema. Eu creio que nós, por este momento, estamos baixando a temperatura do problema. O problema não está resolvido. Nós baixamos a temperatura, porque, vejam bem, uma coisa são os índices de segurança objetivas, outra coisa é a percepção de segurança das pessoas. E nós temos que operar em termos de dar as segurança objetivas e também aumentar o grau em relação a isso. Agora, observem bem, no primeiro setor, ou seja, no primeiro âmbito de segurança, você tem 2 linhas ou 2 pontes. Uma que hoje é a INFRAERO, que é a Infra-Estrutura Aeroportuária — pistas, condições de pistas etc. Eu quero lembrar a vocês que todos nós que circulamos pelo País todo, nesses últimos 10 anos, nos preocupávamos com o terminal do aeroporto. Nós nunca falávamos em pista. Nós falávamos: “*Que terminal ruim!*” “*Salgado Filho é péssimo!*” “*Temos que mexer!*” Ninguém falava em pista. Pista não existia, porque a nossa concepção era a concepção do conforto, que não estava equivocada, porque nós pressupunhamos que daquilo que não nos dizia respeito teria uma autoridade cuidando. No entanto, você não pode dizer que as pessoas não se preocupavam com a pista. Por que não? Porque supunham que alguém estava se preocupando com aquilo, e não era visível. Essa é a INFRAERO. O tráfego aéreo também é responsabilidade do Estado, através do DECEA, no caso específico. Já às empresas corresponde primariamente a segurança dos aparelhos, ou seja, a manutenção. Secundariamente está o Estado, com a fiscalização em cima disso. E aqui no aparelho leia-se: aparelho e tripulação. O que nós tivemos, nos últimos momentos, foi um esgarçamento nessa linha. O hora/vôo de uma aeronave, no Brasil, em média, estava 14 horas/vôo. Não conta aí taxiamento. Vôo. Quatorze horas/vôo, no sentido daquela regra do *low cost*, maior possibilidade de uso do sistema. E com isso você tem o quê? Sacrifícios na hora de manutenção e esgarçamento do próprio uso da tripulação, o que daria um nível de *stress* grande num mecanismo dessa natureza. Então, os senhores compreendam que nós estamos tentando enfrentar o



problema. Agora, eu aproveito este momento, já que nós estamos à busca de pessoas que se disponham a entrar, que a gente não entre só quando não existe problema. A gente deve entrar exatamente com o risco da existência do problema. Nós esperamos que, ainda nesta semana, nós possamos definir 2 nomes para substituição da Dra. Denise, que renunciou na terça-feira, aliás, na sexta-feira, e também do Coronel Velozo, que renunciou hoje. Nós submeteríamos ao Senado esses 2, para, depois, examinar a situação subsequente.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Já tem o nome para substituição da Dra. Denise?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Não, tenho não. Tenho o perfil, não tenho o nome. O problema é este: os nomes que são dados... Todos dizem: "*Não, mas isso é um abacaxi. Eu não vou entrar nessas coisas*". As pessoas não têm... Há esse tipo de situação. Mas a gente vai resolver isso, não tem problema. Não tem problema, dando certo a situação. Agora, por último, eu lembraria que nós estamos negociando, no PAC do Governo, a ampliação de capacidade dos aeroportos brasileiros, através da reformulação da malha aérea nessa estrutura global. Então, vejam bem que nós estamos caminhando para um investimento. E nós já negociamos com a Casa Civil para aumentar esses valores. Nós temos 3 bilhões de investimentos na INFRAERO, entre 2007 e 2010 — um total de investimentos de 870 milhões, em 2007; e, de 2008 a 2010, um total de 2 bilhões e 123 milhões. Estamos negociando o aumento disso, considerando essa reformulação global que fizemos. E aí, vejam, nós teremos, na Região Norte do País, uma ampliação da capacidade do Aeroporto de Boa Vista para 330 mil passageiros/ano; um aumento da ampliação da capacidade de Macapá para 700 mil passageiros/ano, o que importa investimentos na ordem de 95 milhões; na Região Norte, ampliação e reforço do pátio e da pista de Parnaíba, que aqui tem um problema relativo a turismo, porque é muito demandada essa região. Então, não temos capacidade de recepção de turismo, que é importante para terceirizar serviços nessa região; Fortaleza, a construção do terminal de cargas e da torre de controle; Natal, a construção do Aeroporto São Gonçalo do Amarante. Só tivemos um problema. O problema se localizou em São Gonçalo do Amarante, Goiânia e Macapá. Tem um terceiro que não me recordo. O Tribunal de Contas da União havia identificado



sobrepreço na licitação da construção do terminal de São Gonçalo do Amarante e também de Goiânia. Quando o TCU levantou este problema, este determinou que, no pagamento ao consórcio construtor, mensal, se fizesse retenção de valores, para assegurar a análise final do processo no TCU. Dava 4%, em linhas gerais, em cada uma das parcelas. Não obstante a INFRAERO continuar a pagar com a retenção, a empresa paralisou as obras e saiu. Logo que nós assumimos, na percepção de que não havia — assumiu o Dr. Sérgio Gaudenzi —, a INFRAERO encerrado, estava esse assunto paralisado desde abril ou maio. Então o que fizemos? Notificamos a empresa para em 48 horas retornar à obra, sob pena de rescisão do contrato, com as multas lá aplicáveis. O TCU viabilizou ainda que este percentual de retenção pudesse não ser retido, e tendo como contrapartida uma segurança bancária, ou seja, uma fiança bancária para assegurar essa divisão. Então, o Dr. Sérgio Gaudenzi está negociando com as empresas, quer de Cuiabá, quer de Goiânia, quer de São Gonçalo do Amarante, exatamente a retomada. E qual era o problema? O problema era o seguinte: A INFRAERO não tinha uma tabela que fosse o referencial para a construção de aeroportos. A tabela utilizada era do SINAPI, que é uma tabela para a construção civil urbana, que nada tem a ver com os custos relativos a aeroportos. E aí o que se fazia? Tinha-se a tabela do SINAPI e depois tinha-se um valor xis acima da tabela do SINAPI, que era alegado como sendo necessário e considerando as características da construção. O TCU cortou isso, para que pudessemos negociar com o (*ininteligível*) a elaboração de uma tabela da INFRAERO, que seria a base de todas essas concorrências que passam pelo País. No Aeroporto de Recife tínhamos que fazer a construção de 4 pontos de embarque; Salvador, a readequação do acesso do aeroporto. O Aeroporto de Salvador não tem problema em si. O problema de Salvador é o acesso ao aeroporto. O acesso ao aeroporto tem causado constantes acidentes — sabem disso aqueles que já foram a Salvador. Para o acesso ao aeroporto, a gente sai daquele túnel de Bambu e faz um... aí é problema. Faz-se um contorno, onde tem ocorrido vários acidentes. Nós temos de resolver esse problema, que é um acordo com o Governo do Estado. João Pessoa, ampliação da capacidade para 860 mil passageiros, o que daria um total na Região Norte, na versão inicial do PAC, de 151 milhões. Na Região Sudeste, tínhamos Vitória, com a construção do novo terminal de cargas — é Vitória que tem



problema. Aquele terceiro que tem problema, que eu não estava me lembrando. Vitória, construção do novo terminal de cargas e a ampliação da capacidade para 2.1 milhões de habitantes em Vitória. Belo Horizonte, ampliação do estacionamento. Não há problema no terminal, não tem problema na pista, não tem problema na acessibilidade, mas não temos onde colocar os carros. Então temos de ampliar para 700 vagas o estacionamento de Confins. Guarulhos, ampliação da capacidade para 12 milhões de passageiros/ano — trabalhamos na terceira pista —, implantação, adequação, ampliação e revitalização do sistema de pátio e de pistas. Nós temos um problema em Guarulhos. Observem que quando você olha o aeroporto do lado da Base Aérea, à direita tem um esqueleto enorme, longo na entrada, na ponta da direita. Esse esqueleto é uma construção da antiga VASP, e tem demandas judiciais, o que nos prejudica. Outra coisa são as aeronaves da VASP, algumas da Transbrasil, que ficam no pátio. Essas aeronaves estão todas (*ininteligível*), só resta a lataria e com problemas judiciais. Outros problemas judiciais são os balcões. Por exemplo, em Porto Alegre, no Aeroporto Salgado Filho, você tem um enorme balcão da VARIG, que tem 8 pontos, mas um só opera. E há problemas judiciais. Então, o que estamos fazendo? Fizemos um levantamento junto com a AGU, e o próprio Ministro da Defesa vai fazer contato com os setores judiciais respectivos para tentar encontrar uma forma de liberar esses espaços dos pontos de atendimento, de *check-ins* e de lojas de vendas de passagens. Já para a Região Sul, a previsão é de um investimento de 601 milhões, sendo para: ampliação da capacidade para 2,7 milhões do aeroporto de Florianópolis; ampliação da pista de pouso e ampliação do terminal de cargas em mais 5 mil metros em Curitiba; e, em Porto Alegre, a ampliação do novo complexo logístico do aeroporto e ampliação, também, do terminal de cargas, ou seja, a introdução do terminal de cargas. Com isso, nós então teríamos um conjunto de obras que nos levaria a otimizar a infraestrutura aeroportuária. Na Região Centro-Oeste: Cuiabá, a complementação da reforma do terminal de passageiros; Brasília, ampliação da capacidade de 11 milhões, que é a segunda “orelha”; e, ainda, Goiânia, ampliação da capacidade de 2 ponto... milhões. Goiânia tem o mesmo problema no TCU. Ou seja, foram paralisadas as obras porque houve sobrepreço etc., etc., então, estamos reformulando esses contratos. Essas são as observações gerais que tenho a fazer



aos senhores, lembrando — e para encerrar — de que o objetivo dentro, digamos, da sistemática que estamos utilizando, introduzida a Secretaria de Aviação Civil, nós, então, vamos convocar uma reunião no Ministério da Defesa com as empresas. Há um conflito entre elas. Há os interesses da Gol e da TAM, que conflitam entre si; há os interesses das empresas de táxi aéreo, que conflitam entre si; e ainda há os interesses das pequenas empresas. O que tem feito o Ministro da Defesa é o seguinte: eu tenho recebido do SNEA, o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, que basicamente compõe-se das grandes empresas, certas reivindicações. Recebo reivindicações do setor das pequenas empresas e, depois, da aviação geral. Então, eu tenho trocado. Mando os documentos que recebo do SNEA para os outros, para eles analisarem e fazerem a crítica. Com isso, estou tentando estabelecer uma forma em que possa o Ministro da Defesa funcionar como conciliador do conflito, e não árbitro do conflito ou alguém que possa, autorizadamente, tomar uma posição sobre uma ou outra. Mas através do quê? Através do conhecimento do nível de conflito em cada um desses setores. Muito obrigado, Sr. Presidente. Agora vamos às questões.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Agradecendo a exposição ao Sr. Ministro, vamos passar, então, à fase de perguntas, concedendo a palavra ao nosso nobre Relator, Deputado Marco Maia, pelo tempo que convier a S.Exa.

Com a palavra V.Exa.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Bom-dia, Sr. Presidente; bom-dia Sras. e Srs. Deputados e Deputadas; bom-dia a todos os presentes; bom-dia, Sr. Ministro de Estado da Defesa, Exmo. Sr. Nelson Azevedo Jobim.

De imediato, agradeço a presença de V.Exa. nesta CPI e aproveito a oportunidade para desejar que vosso desempenho à frente do Ministério da Defesa seja exitoso e que atenda plenamente à expectativa que a sociedade brasileira deposita em vosso trabalho, especialmente para a superação desse difícil momento pelo qual passa o setor aéreo nacional.

Quero também expressar, publicamente, minha total confiança em V.Exa. para enfrentar os desafios que estão colocados, tendo em vista a sua vasta experiência na vida pública, da qual destaco 3 momentos: o de Deputado Federal Constituinte, o de ex-Ministro da Justiça e o de ex-Ministro do Supremo Tribunal



Federal, o que atesta a adequação da escolha de seu nome por parte do Presidente Lula.

Em relação a esta CPI, a mesma foi constituída com o propósito de investigar as causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise que vive o sistema de tráfego aéreo brasileiro, posta a descoberto após o acidente aéreo do dia 29 de setembro do ano passado, quando da queda de um *Boeing* da Gol sobre a floresta amazônica, vitimando 154 pessoas.

Infelizmente, prezado Ministro, um segundo acidente veio a ocorrer em meio aos trabalhos desta CPI, mais precisamente no dia 17 de julho passado, no aeroporto de Congonhas, envolvendo uma aeronave da TAM, que acabou por vitimar outras 199 pessoas.

Por conta deste segundo acidente, Sr. Ministro, os trabalhos desta Comissão passaram também a se focar na investigação das causas e das responsabilidades dessa tragédia, bem como da sua relação causal com o objetivo desta CPI.

Tendo em vista, prezado Ministro Jobim, que V.Exa. veio a assumir o cargo após a ocorrência dos 2 lamentáveis acidentes, em meio à crise do setor, seu depoimento torna-se fundamental para que possamos cruzar muitas das informações que esta Comissão já reuniu sobre a referida crise com as ações de curto, médio e longo prazos que o Governo Federal, representado por V.Exa., passou a implementar desde a sua posse. Nós estamos chegando agora a 4 meses de trabalho realizado por esta CPI. Foram longas oitavas, muitas diligências — algumas ainda estão sendo realizadas — e um acúmulo enorme de documentos e de informações que chegaram a esta CPI e que nos dão, Sr. Ministro, a condição de ter um diagnóstico muito preciso sobre o que é a aviação civil brasileira, quais são os aspectos mais relevantes que levaram a essa crise do setor aéreo vivida pelo nosso País e, principalmente, quais são as soluções para se superar essa crise vivida pelo setor aéreo brasileiro.

A nossa intenção, Sr. Ministro, é a de apresentar, até o dia 15 de setembro, relatório conclusivo desta CPI e até o dia 30 de setembro podermos aprovar aqui este relatório, com sugestões, com propostas, com encaminhamentos, a partir da ótica do trabalho realizado por esta CPI e que possam ajudar e contribuir com o trabalho desenvolvido por V.Exa. à frente do Ministério da Defesa.





Feitas estas considerações preliminares, eu gostaria de passar aqui aos questionamentos a V.Exa., divididos, primeiro, em algumas perguntas sobre os acidentes aéreos; depois, sobre as recentes resoluções da ANAC, do CONAC; depois, sobre o formato e a organização do setor aéreo brasileiro; e por último, sobre algumas questões relacionadas ao controle do espaço aéreo brasileiro.

Vou pedir paciência a V.Exa. porque são alguns questionamentos que vão ajudar e contribuir para que se possa efetivamente avançar no debate sobre os temas relacionados à crise do setor aéreo brasileiro.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Relator, nós vamos ter intervalo para almoço após a sua fala ou vamos direto?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Se V.Exa está propondo que tenha, o faça a proposta ao Presidente, porque ele pode responder.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não. Dependendo do tempo que V.Exa. usar, porque já é quase meio-dia. Ou V.Exa. vai usar hoje o tempo todo e depois nós vamos reconvocar o Ministro? Só para saber, porque estamos aqui em dúvida.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Este Parlamentar, Relator, vai usar o tempo necessário para fazer os questionamentos. Se V.Exa. quiser almoçar, o pode se retirar, almoçar, e retornar, depois, ao final dos trabalhos. Este Parlamentar não ficará magoado com V.Exa. se V.Exa. se retirar do plenário.

Iniciando aqui os questionamentos a V.Exa., Ministro. Primeiro, na opinião de V.Exa. há responsabilidade objetiva da União em relação a algum dos 2 acidentes que aconteceram no último período no País? EU vou perguntando a V.Exa., Ministro, de bate-pronto, porque acho que fica mais fácil de nós irmos respondendo.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Não compete ao Ministro da Defesa emitir qualquer juízo sobre responsabilidade. A quem compete a responsabilidade está sendo examinado e diz respeito aos processos investigatórios. Nós temos 2 modos de investigação: temos a investigação que busca responsabilidades e temos investigações que buscam causas. A investigação que busca a causa é feita por aqueles organismos da Aeronáutica, ou seja, para determinar ou, pelo menos, estabelecer regras para evitar que se repitam, que é o que se faz dentro da perspectiva da investigação na Aeronáutica. Já a investigação de responsabilidade é



de competência exclusiva do sistema judiciário nacional. O Ministro não tem opiniões. O Ministro decide ou não decide. Eu não emito opinião sobre aquilo que não está na minha área de ação. A opinião de ter responsabilidade objetiva ou não, isso é um problema a ser decidido na esfera competente, que é a esfera do Poder Judiciário.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k.

Como V.Exa. julga o comportamento das 2 companhias aéreas, da Gol e da TAM, bem como da INFRAERO, da ANAC e do Comando da Aeronáutica, no atendimento aos familiares das vítimas dos 2 acidentes?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Eu estive em Porto Alegre numa reunião com familiares das vítimas de Porto Alegre, depois estivemos numa reunião em São Paulo, logo a seguir. Em ambas, eles apresentaram... A TAM havia apresentado uma relação de ações que tinham sido praticadas pela própria TAM em relação à assistência aos familiares. A grande discussão dizia respeito ao problema do RETA e das indenizações. Eu designei, então, o Dr. Murilo, que é o meu Chefe de Gabinete, e as pessoas, os familiares designaram 1 personagem, Dr. Salsedo, que faz o contato direto com o Dr. Murilo, para otimizar essas situações, soluções de problemas pontuais. Além do mais, tem mais 2 personagens, de que não me recordo o nome, que vão assistir ou vão participar do processo de apuração de responsabilidades de causas, para ter uma transparência geral. Essas foram as providências que nós tomamos. Evidentemente que isso, a resposta, se atenderam bem ou se atenderam mal, vai decorrer exatamente do atendimento dessas reivindicações, que passam pelo Ministério da Defesa.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k.

Sobre as recentes resoluções do CONAC, V.Exa., imediatamente após a sua posse, no dia 25 de julho passado, convocou o Conselho de Aviação Civil — CONAC, que emitiu uma série de resoluções de curto e médio prazos, visando principalmente reorganizar o transporte aéreo em São Paulo e orientar a prioridade dos investimentos na infra-estrutura aeroportuária. Foi uma decisão importante, porque o CONAC, há muito tempo, não reunia ou tomava decisões sobre essas áreas. Considerando que V.Exa. determinou à INFRAERO, à ANAC e ao DECEA a elaboração de relatórios quinzenais sobre a implementação das resoluções do



CONAC, quero lhe perguntar — a primeira já foi respondida, que é o final do *hub* Congonhas — como estão os preparativos nos Aeroportos de Guarulhos, Campinas e Jundiaí para receber os vôos procedentes de Congonhas? A infra-estrutura existente é capaz de atender com segurança o conforto dos passageiros?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Bom, vejam, na decisão que se tomou em relação, dentro do conjunto, à desconstituição de Congonhas como centro da distribuição, nós estamos jogando os *slots* excedentes a 3 da aviação geral para Jundiaí. Nós visitamos Jundiaí, a pista de Jundiaí não tem problema. Você tem... O único problema que existe em Jundiaí é a existência de um aeroporto; um aeroporto não, um clube, um aeroclube, que está sendo deslocado, e nós vamos ter que estender a pista de Jundiaí. Mas ela já tem operacionalidade total, mas não temos aparelhos. Nós vamos implantar lá os controles de vôo, tem que fazer uma torre. E tudo isso está sendo feito para receber a aviação geral. Não obstante isso, a aviação geral já tem condições de operar em visual, em Jundiaí. Não tem dificuldades. Viracopos: o problema de Viracopos é nós instalarmos, resolvendo um problema de uma torre de controle e também um problema dos ILSs de aproximação. Nós temos o ILS 1 para colocar em Viracopos; vamos remanejar, uma vez que nós vamos colocar ILS 3 no Galeão e em Guarulhos. Congonhas não suporta ILS 3 porque não tem zona de reflexão. O acerto em Congonhas, a manifestação em Congonhas é um entendimento com o Prefeito Kassab de nós fazermos uma área de escape em Congonhas, ou seja, aumentarmos a pista de Congonhas para o lado de Jacarepaguá, na linha que se chama Jacarepaguá, e aumentar para criar uma linha de escape. Não obstante isso, também vamos criar, utilizar em Congonhas, para efeito de segurança, no final de cada pista, nos 2 extremos da pista, um sistema de concreto que eles chama de atolamento. Ou seja, se o avião entrar, ele acaba atolando nesse sistema. E ainda se colocaria, como reforço de segurança nas 2 pontas ou numa das pontas, principalmente na ponta da pista chamada 35, aquele sistema que tem em porta-aviões, ou seja, telas de retenção. E aí teríamos segurança com Congonhas, sem problema. A situação de Congonhas em relação à pista é de que quando o avião pousa na pista chamada 17... A pista 17 é a parte onde o avião saiu, o avião deve ter saído. A pista 35 é quando você pousa de lá, porque isso é latitude. Então, quando você pousa na pista 35, que é a pista em que



pousou o avião da TAM, temos um declive de 13 metros, ou seja, é a descer. Os aviões precisam colocar, bater o trem de aterrissagem; antes tem um pequeno aclave, bate e depois começa a descer. Já na pista 17 é o contrário, é a subir, o que é mais cômodo. Então, o problema na pista é mais na pista 35, ou seja, do lado oposto à pista 17. Com esse sistema, nos dará segurança. E com a desconstituição do *hub*, teremos um aeroporto relativamente tranqüilo. A questão do Aeroporto de Congonhas nos leva também a uma decisão que estamos tomando, que é o levantamento completo dos aeroportos brasileiros, hoje, ainda não engolfados pelas cidades, de forma tal a criar regramentos urbanos que impeçam o engolfamento desses aeroportos. Ocorre o seguinte, é uma questão de mercado inclusive: quando o Aeroporto de Congonhas foi construído não tinha nada. E os terrenos em Congonhas eram absolutamente desvalorizados por causa da presença do aeroporto. O que aconteceu? As pessoas foram se deslocando para aquela região. O aeroporto não foi feito depois. O problema agora é a convivência do aeroporto com essa população que adentrou sem regramento urbano em relação a isso. Nós estamos fazendo um levantamento para negociar, com uma legislação municipal, para efeito de estabelecer um cordão de retroaeroporto que viabilize a manutenção do distanciamento com a área urbana. É o que aconteceu, lembrem-se, naquele acidente do Fokker da TAM, que caiu dentro da cidade. E no caso específico desse acidente, quando estivemos lá para fazer uma verificação, observou-se o seguinte: o avião bateu, foi paralisado por aquele prédio da TAM. O nariz do avião bateu no prédio e destruiu toda a sustentação da laje, e a laje caiu em cima do avião, e ele explodiu. Ao ter explodido, formou-se um forno, porque não tinha saída. Ou seja, tinha-se uma laje em cima e outra embaixo, e fechadas com os terminais. Com isso, deu-se um forno imenso. Dentro desse aspecto, lembro a V.Exas. que há um problema também de alíquotas de ICMS na venda de querosene. Nós temos em São Paulo uma alíquota de 25%, em Porto Alegre temos uma alíquota de 17%; em Minas Gerais, a alíquota é de 4%. Isso determina, nessas margens estreitas de custos, que as companhias vão encher os tanques em áreas em que se tem uma alíquota menor. Eu pedi ao Ministro Mantega uma reunião do CONFAZ para neste aspecto ter uma uniformização de alíquotas de ICMS incidentes sobre o querosene. Isso representa a introdução de um grau de risco na operação aérea.



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Exa. matou uma pergunta que eu ia fazer mais a frente, que era sobre quais as medidas que o Ministério estaria tomando em relação à questão do valor das alíquotas diferenciadas de ICMS para o querosene.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - São 2 coisas: uma é o valor do querosene, que estamos examinando também, e a outra é o problema do valor... Vejam, precisamos ter um tipo de consumo aéreo, então, temos de examinar os custos de operação disso e temos de verificar qual a contribuição que podemos dar no sentido da redução dos custos para efeito de manter um nível de tarifas que possa ser compatível com a população. Lembrem-se de que temos um problema sério. Nós temos uma liberdade tarifária na lei. E aí surgiu um problema. Na legislação havia um dispositivo que fixava competência da ANAC para tarifa abusiva e para tarifas mínimas. A tarifa mínima é a forma de operação do *dumpping*; ou seja, você operando abaixo do custo, com a tarifa abaixo do custo, você quebra a outra concorrente. Na tarifa mínima, é um problema de concorrência. O sistema de concorrência que nós temos é o CADE — não tem problema. Aí o que aconteceu? Votou-se, atribuiu-se à ANAC, na legislação que veio do Congresso Nacional, a competência para fixar, operar nas tarifas abusivas e também nas tarifas mínimas. E aí houve uma sugestão originária de dentro do Governo, sustentando o veto desse dispositivo, sob o argumento correto de que as questões de *dumpping* eram tratadas por uma estrutura diferenciada. E que isso se encontra no Ministério da Justiça. E o Conselho, o CADE... Só que esse dispositivo tinha acoplado as tarifas máximas. Não corresponde ao CADE examinar tarifas abusivas; o CADE é área de concorrência, e examina a disputa de concorrência. E, aí, o que ocorre? Houve esse veto e, com esse veto, perdeu o CADE a possibilidade de operar em tarifas abusivas. Esse é um dos elementos que nós temos de recompor nesse conjunto. Por outro lado, também — e aqui vai uma observação curiosa — em relação ao mandato dos membros da ANAC (e aqui é um apelo que eu faço aos Srs. Deputados e Senadores, porque é um tema do Congresso), já há um requerimento que está sendo feito, creio, pelo Deputado Jungmann, no sentido de submeter a verificação do veto quanto ao problema dos mandatos. Havia um dispositivo, que foi votado no Congresso, sobre os mandatos dos membros da ANAC. Tinha lá o



mandato de 5 anos etc. e tal, e que perderiam o mandato por processo judicial, condenação judicial transitada em julgado, por inquérito administrativo ou por renúncia. Mas havia uma janela, e a janela era o parágrafo 1º do art. 14, que estabelecia, Deputado, a possibilidade de também perder o mandato o Deputado... aliás, o Conselheiro da ANAC, se ele estivesse descumprindo as políticas públicas implementadas e determinadas pela Organização. Isso foi vetado, sob o argumento, academicamente correto, de que se estaria enfraquecendo a autonomia da ANAC. Eu estou propondo, inclusive como coisa minha, que nós possamos rejeitar esse veto e recompor essa possibilidade para se ter um instrumento que não seja um instrumento paralisante, que é o instrumento do processo judicial. O processo judicial vai transitar em julgado 5 anos depois. Então, esquece o que seja instrumento real. O inquérito administrativo viabiliza uma medida suspensiva, que possibilita você abrir o inquérito administrativo. Lembra-se de que eu determinei a abertura do inquérito administrativo em relação ao problema, esse do processo judicial, das informações feitas pela Dra. Denise etc.? Mas que perdeu objeto, porque o objeto do inquérito era para destituição. Com a renúncia da Dra. Denise, ele perdeu o objeto. Mas eu estou examinando com o Ministro Jorge Hage a possibilidade de ter um outro tipo de investigação da CGU dentro...

**O SR. DEPUTADO BETO MANSUR** - Inquérito administrativo.

**O SR. NELSON JOBIM** - A lei determina que isso é autorizado, que o Ministro da Defesa pode abrir o inquérito. E a decisão final do inquérito é do Presidente da República — sendo que o Presidente da República, a pedido do Ministro da Defesa, pode suspender o mandato do conselheiro, diretor, durante o período do inquérito.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Relator, o senhor permite que eu faça só uma indagação em cima desse assunto?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Se eu começar a permitir isso, Deputado Vic Pires, todos vão perguntar ao Ministro.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Sr. Presidente, eu também gostaria. Acho que não deveria, mas, se for aberto para todos, eu acho que tem dar oportunidade para todos, Sr. Relator. Eu só preciso de 15 minutos, Relator.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Respondido o questionamento do Deputado Vic Pires.



Continuando os questionamentos, V.Exa. poderia nos relatar qual está sendo o comportamento das empresas aéreas em relação a essa restrição de utilização do Aeroporto de Congonhas, uma vez que as mesmas sempre se mostraram reticentes a alterações na configuração da malha aérea, alegando inclusive que isso pode gerar aumento na tarifa para os passageiros? Esta é uma preocupação da CPI também em relação ao tema tarifa das passagens aéreas, de como isso vai afetar os passageiros, em geral.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Deputado, são 2 coisas diferentes. Uma coisa é o desaparecimento de Congonhas como centro de distribuição. Ponto! Acabou! Ou seja, eu não considero, para efeito de desconstituição de Congonhas como um ponto de contribuição, os interesses das empresas. As empresas é que precisam se ajustar aos interesses de segurança; nós não nos ajustamos aos interesses deles. Então, essa é a regra do jogo. Agora, evidentemente, nós temos que examinar — aquele outro ponto que eu referi — o problema dos custos. Agora, eu não posso, digamos, sacrificar a segurança a bem dos custos. Porque essa era a regra. A regra é mais ou menos essa. Tanto é que, em Porto Alegre, no Aeroporto de Porto Alegre, eu referi o problema da eventual colocação em Porto Alegre do ILS3. O ILS3 é um sistema que viabiliza levar ou pegar o avião do ar e botar no chão, independentemente de visão. São tipos instrumentais. No Brasil, nós temos poucos locais que teriam eventual necessidade disso. Mas o fato é que tem em Londres, nessas áreas onde há muita névoa, etc. etc. Mas ocorre o seguinte — e quando eu falar em Porto Alegre, vejam a cultura que havia se produzido; não era, digamos, de má-fé que o cidadão estava conversando comigo. Quando eu comecei a levantar a questão do ILS3, esse cidadão disse assim: *“Mas, Ministro, não dá para botar ILS3, porque as empresas vão ter muita despesa.”* Perceberam? *“O senhor sabe que, para operarem com o ILS3, as empresas precisam ter xis aparelhos no chão e precisam ter também um treinamento das suas equipes para operar esse tipo de instrumento de aproximação?”* Essa era a lógica que estava na cabeça. Eu não ia acusar o cidadão, porque não interessa fazer retaliação; ou seja, o que interessava era mudar. E eu disse: *“Olha, esquece, porque a regra aqui é o seguinte: nós temos um limite, um limite de que o Estado brasileiro, neste momento, tem um retrato. Limite este que tem que ser alterado com o fluir do tempo. Agora, o*



*limite não pode ser alterado da perspectiva das empresas. O limite tem que ser alterado da perspectiva da segurança. Ponto! A questão das conseqüências dessa decisão em cima da tarifa é um outro problema a se examinar. Agora, quero deixar bem claro: não será a afirmação do aumento da tarifa que vá reduzir a segurança.”* Para ficar claro, quais são as premissas que nós estamos falando? Por isso se fala em ICM, se fala em preço do querosene, se fala de uma série de situações que poderão... Quero examinar o problema dos custos, evidentemente, porque senão não podemos ter um sistema extraordinariamente seguro, ficamos sem possibilidade de trânsito. Aí não tem jeito. O.k.?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k.

Sobre a Resolução nº 9, que trata da infra-estrutura aeroportuária, a idéia de construir um novo aeroporto em São Paulo segue como uma alternativa possível? Ou foi definitivamente abandonada diante das dificuldades para a aprovação de um projeto e para a sua construção?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Eu não tenho falado sobre o problema do terceiro aeroporto de São Paulo por uma razão simples: não é uma solução de curto prazo. Eu estou enfrentando um problema de curto e de médio prazo que eu preciso resolver. A situação de longo prazo, que é a questão que vincula o Aeroporto de Congonhas... Aliás, o terceiro aeroporto de São Paulo diz respeito ao problema do aumento da demanda; ou seja, o problema do aumento de demanda aérea é que determina isso. Está sendo cogitado, efetivamente, um terceiro aeroporto de São Paulo. A questão é... Nós já temos, inclusive, discussões sobre localização, etc. etc. Está sendo cogitado, sim, mas não é um tema, digamos, do primeiro momento, porque não é um problema... Não se vai resolver a questão da crise aérea com a construção de outro aeroporto em São Paulo, o que vai levar 5, 10 anos. Não tem sentido.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Certo.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Seria desonesto se fizesse isso.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Embora possa ser apresentado até março de 2008, V.Exa. tem conhecimento sobre se a ANAC já possui propostas para o Plano Aeroviário Nacional? Especialmente, já há uma definição das prioridades emergenciais de investimentos?





**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Ainda não. Vejam, ainda não. Nós temos as decisões sobre as capacidades dos aeroportos, e se discute agora a formação da nova malha aérea das empresas. Em cima disso é que nós vamos trabalhar na remodelação dos aeroportos. Mas não tem ainda... Porque, veja, não tem um plano de aviação civil nacional, que era competência do CONAC. Não existe! Então, é isso que estamos trabalhando, também com rapidez, na formulação de um plano de aviação civil de médio prazo. Eu não tenho condição de fazer, no curto prazo, um plano de longo prazo. Não há condição, não há espaço. O momento é nós fazermos um plano de aviação civil para o curto e médio prazos, e depois trabalharmos, com folga, para a elaboração de um plano de longo prazo.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Uma das principais reclamações dos usuários dos aeroportos está na falta de credibilidade das informações disponibilizadas sobre os atrasos e cancelamentos de vôos, bem como na falta de preparação do pessoal das empresas aéreas para o atendimento nestes momentos de crise. Como V.Exa. pretende intervir nesses 2 temas?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Vejam, os senhores vão ao aeroporto e encontram no terminal a informação seguinte: "Avião x, tal hora, não sei o quê, confirmado. Avião x, previsto." Previsto não significa absolutamente nada. Previsto e atrasado não tem nenhuma distinção, porque não tem informação.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Agora, Ministro, estão introduzindo uma coisa nova, que é, quando está atrasado: "Procure a companhia". É uma coisa nova, agora, que não tinha antes.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Vejam, o que nós estamos baixando — vamos baixar como determinação do CONAC, estamos elaborando isso — é exatamente definir os níveis de responsabilidade das informações. Tem informações que devem ser prestadas pela INFRAERO e tem informações que têm que ser prestadas pelas empresas. O Dr. Sérgio está examinando, também, um sistema de informação a ser exigido das empresas via telefone celular. Ou seja, tem um *software* que faz isso — não é um grande custo —, em que você, ao comprar o bilhete, dá o número do telefone celular e você recebe a mensagem informando efetivamente. Agora, vejam bem, não é aquela coisa: o vôo vai sair às 3 horas da tarde. Aí, você chega às 3 horas, mas ele saiu às 2, porque houve uma mudança de



vôo, tiraram o passageiro de um vôo, botaram no outro etc. Ou seja, nós temos uma série de regras para otimizar o nível de informação, e temos condição de atender a essa reclamação, que é basicamente a informação, seja pelo telefone celular, seja pelo painel no aeroporto, informando, efetivamente, e estabelecendo também o nível de responsabilidade. Ou seja, cada empresa deverá ter alguém. Porque é evidente, nós sabemos muito bem dos ódios que causam os problemas dos atrasos, mas também precisamos reconhecer — não é exigível que se reconheça, mas fora do conflito você reconhece — que aquele cidadão que está vendendo a passagem, está no *check-in*, não sabe nada sobre o assunto. Mas como você não tem para quem fazer a catarse emocional, vai fazer a catarse em cima do coitado do sujeito ou da moça que está lá te atendendo e que realmente não sabe nada sobre o assunto, porque a função dela não é aquela. Mas você não tem onde escapar. Então, nós assistimos àqueles conflitos nos aeroportos decorrentes desse tipo de situação. Nós precisamos criar — e vamos criar, através de uma resolução do CONAC, exigindo — pontos de informações de responsáveis pela empresa, e também com a aplicação de multas. Não se pensa que nós vamos conseguir alterar a formulação dos serviços meramente através do cumprimento do dever ético. Não vai funcionar. O que nós temos que estabelecer é que o custo disso, ou seja, o descumprimento disso representa um custo que seja superior ao resultado financeiro da transgressão. Eu quero chamar a atenção de vocês para o seguinte: atrasos. Vamos pegar um vôo de Salvador para o Rio de Janeiro e do Rio de Janeiro para São Paulo. Sai de Salvador, digamos, com 70% de ocupação. Desses 70% de ocupação, 30% vão para São Paulo. No aeroporto do Rio de Janeiro, no Galeão, tem, digamos, aguardando esse vôo, para pegar esse vôo para São Paulo, vamos supor, 40%. Quarenta por cento vão entrar em São Paulo para tomar esse vôo, o que representaria, aí, mais ou menos, 70% chegando em São Paulo. Tem problemas de tripulação etc., etc. Qual é o cálculo que a empresa faz, em termos de oferecer um novo vôo aos 70% que estão no Galeão? É um cálculo financeiro: “Quanto é que me custa, em termos de multa, atrasar, não dar solução para os 70 passageiros do Rio de Janeiro?” Porque, lembrem, os senhores não estão comprando uma passagem que seja de um vôo que vem de Salvador para ir a São Paulo, você está comprando uma passagem do Galeão a Guarulhos. O problema dessa articulação é outro.



Então, se a empresa percebe que colocar um avião para mandar esse cidadão, esse grupo, esses 70%, aliás, 40%, para São Paulo é mais barato ou mais caro do que fazer com que essas pessoas fiquem 3 ou 4 horas esperando o vôo de São Paulo? Atrasou, tem a multa. Mas a multa, quanto é que custa? A multa custa x. O custo, para não sofrer a multa, é x mais 10. Qual é a solução da empresa? Pagar a multa. Evidentemente, pagar a multa. Isso é cálculo econômico. Não tem nada de problema ético no meio, é cálculo financeiro. Então, nós temos que ter um conjunto de multas, Deputado, que possa estimular o não-descumprimento das regras.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - A adoção de um modelo eficiente de alocação de horários de pouso e decolagem nos aeroportos, os *slots*, é fundamental para a reorganização da malha aérea nacional e pode servir de instrumento de estímulo à entrada de novas empresas no mercado. V.Exa. é favorável à venda de *slots* para as empresas aéreas?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Eu não tenho pensamento formado sobre isso. Eu creio que nós podemos pensar nisso, mas eu não tenho idéia ainda. Vejam, eu quero lembrar o seguinte. O senhor acabou de perguntar se o problema da desconstituição de Congonhas importará no aumento da tarifa. Lembre-se que quem vai pagar o custo do *slot* é o usuário, porque isso é feito em relação ao preço. Vai ter que verificar qual é a conveniência, porque não existe nada de graça. Ou seja, não estamos cobrando da empresa achando que a empresa vai ser onerada. Não é. A empresa vai computar isso no custo da tarifa. E aí teremos que verificar qual é o efeito disso na demanda, porque aí você vai ter uma compressão da demanda via custo da oferta. E aí nós vamos ter problema. Então, a questão não é “vamos vender, porque a empresa tem que comprar”, porque nós sabemos que não acontece isso. Ou seja, temos que ver a integração do mercado.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Exa. pretende utilizar as tarifas aeroportuárias como instrumento de gestão da demanda?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Também. É uma outra possibilidade que temos. Tem um problema que quero lembrar. Cinqüenta por cento da tarifa vai para a Fazenda. Da tarifa aeroportuária, 50% fica no sistema e 50% corresponde à Fazenda. Esse é um tema que nós estamos examinando. Ou voltam os 50% ou caem os 50% para efeito de minimizar os custos, tendo em vista um eventual



aumento da tarifa. Isso tudo são mecanismos a serem jogados. Está claro? Para entrar no superávit primário etc. Então, eu quero submeter à discussão essa temática, ou seja, a temática do modelo de que 50% da tarifa se destina ao Tesouro e não ao sistema.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Tinha formulado aqui, Sr. Ministro Jobim, uma série de perguntas sobre o formato e a organização do setor aéreo brasileiro. Mas quero dizer que me senti perfeitamente contemplado com a proposição e a apresentação feita por V.Exa. aqui de ter uma Secretaria, dentro do Ministério da Defesa, que funcionaria como Secretaria Executiva do CONAC para organizar, articular e centralizar as ações relacionadas ao setor. Por que digo isso? Só quero fazer esse comentário porque a análise a que chegamos aqui é de que a partir da implantação da ANAC, em 2006, há uma profunda mudança no formato da gestão do sistema aéreo nacional. E uma série de responsabilidades que antes eram centralizadas no antigo DAC, distribuíram-se entre a própria ANAC, o DECEA e a INFRAERO. E por diversos momentos esta CPI identificou uma dificuldade imensa na articulação e na comunicação entre esses órgãos. Portanto, uma das ações mais imediatas, Ministro Nelson Jobim, na nossa avaliação é exatamente dar a condição para que haja um trabalho articulado e organizado entre esses diversos atores do setor de controle do espaço aéreo brasileiro. Então, a sua iniciativa no sentido de constituir uma Secretaria, de dar poder ao CONAC e de pensar um órgão que seja capaz de articular as ações de todos esses órgãos do Governo responsáveis pela gestão do sistema é uma ação, na nossa avaliação, da mais extrema importância. E é aquilo que vai dar condição para superar a crise vivida pelo setor. Então, queria saudar essa iniciativa. Não vou fazer nenhuma pergunta e nenhum questionamento sobre isso, porque V.Exa. respondeu aqui, com muita prontidão, a esse assunto e a essa que é uma das necessidades maiores do setor, na nossa avaliação. V.Exa. queria fazer algum comentário sobre isso?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Queria dizer o seguinte, para não ter equívocos. Confesso a V.Exa. que, nos últimos anos, a gente usa muito a expressão “articular”, e toda vez que a gente usa a expressão “articular”, representa confusão. Quero deixar bem claro que a Secretaria de Aviação Civil não articula, ela determina e executa as determinações do CONAC. Tem gente que manda e gente que



obedece. Porque se ficar esse negócio de “vamos articular o serviço”... Eu me lembro claramente, aqui no Congresso, que quando eu queria evitar confusão dizia: “*Então, vamos articular as ações*”. E todo mundo aceitava aquilo, porque ninguém sabia bem o que era aquele negócio. Mas não é assim? É a mesma coisa quando o Presidente determina compor uma comissão para examinar o assunto, vamos saber que não vai sair nada. Ou seja, efetivamente, se o senhor está usando a expressão “articular” no sentido de que a Secretaria de Aviação Civil vai determinar a execução das decisões, tudo bem.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - É nesse sentido.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Aí eu concordo com o senhor. Agora, a articulação será no sentido de mandar e não de meramente conceder.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Está bom.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Só para deixar claro, para evitar que outros possam entender de forma diversa. Não V.Exa., evidentemente, mas os destinatários disso tudo.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Até porque a impressão toda que nós tínhamos aqui, Ministro, era de que faltava de fato comando, faltava alguém que determinasse quais seriam as ações necessárias, que planejasse as ações necessárias para o setor. Mas nós ficamos, diria, acho que todos os Parlamentares aqui, que acompanharam esse processo, ficam muito contentes com o fato de que nós temos comando nesse setor, o que era uma das questões mais reclamadas por todos nós aqui, em todos os momentos em que vivenciamos a problemática da crise vivida pelo setor no último período.

Continuando, a ANAC tem recebido muitas críticas quanto a sua atuação enquanto órgão de fiscalização e regulação do setor. V.Exa. já falou aqui sobre as mudanças que estão sendo propostas, mas qual a avaliação... Aliás, antes de fazer a pergunta, tem aqui uma pergunta do Deputado Vic Pires, que é: “*Por que não se mantém o processo administrativo, com a queda da Dra. Denise, já que as decisões eram colegiadas? E o restante da diretoria, que também participou do episódio do documento que foi colocado na ação do Ministério Público, foi uma decisão que pode ter sido tomada também de forma colegiada.*”



**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Nós vamos manter o inquérito, mas, digamos, a abertura dessa... se transformará numa sindicância, não mais num inquérito, que inquérito tem o objetivo de demissões. Faremos uma sindicância através da Corregedoria-Geral da União, porque a CGU tem instrumental e tem pessoas qualificadas e habilitadas para isso e o Ministério da Defesa não tem. Então, nós vamos manter esse inquérito no modelo de sindicância. E observem bem: foi exatamente o que fizemos com a INFRAERO, porque os novos diretores assumindo a INFRAERO, eles precisam de uma blindagem, e a blindagem significa o levantamento... Porque, vejam: se você entra num ambiente que não sabe como é que está, você acaba se contaminando sem saber que está sendo contaminado. Agora, se você bota uma blindagem no sentido de que a Consultoria-Geral da União faz um levantamento completo, junto com o TCU, da situação do passado, você pode operar o futuro com tranquilidade. O problema é que, não tendo essa blindagem, acaba o passado se sobrepondo às ações de futuro. Então, esse é o sentido, o sentido é o mesmo. Ou seja, o sentido da ANAC é o mesmo.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - E a nossa preocupação, senhor...

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Vai haver algumas impugnações de natureza acadêmica. Alguém vai dizer: *"Não, mas a... a Agência é autônoma e, portanto, não está sujeita a isso e àquilo"*. Mas é coisa acadêmica.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Porque, inclusive, essa preocupação é levantada porque nós vamos continuar com o processo de investigação da CPI.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - É lógico!

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Nós temos, inclusive, hoje um conjunto de requerimentos que serão aprovados à tarde que vão dar conta da continuidade das investigações que esta CPI vem fazendo em relação ao trabalho, às ações, ao comportamento da ANAC.

Mas queria só contribuir com esse processo. Qual a avaliação de V.Exa. sobre o trabalho realizado pela ANAC e o que deve mudar ou ser aperfeiçoado? Primeiro. Segundo: qual a avaliação que V.Exa. faz da Lei 11.182, de 2005, que criou a ANAC? Há necessidade de alterá-la em algum dos seus artigos? Vou citar aqui 2 artigos que estamos discutindo nesta CPI e que talvez seja proposição nossa de alteração: o art. 48, § 1º, que é aquele que assegura às empresas



concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas; e o art. 49, que, na prestação de serviços regulares, prevalecerá o regime de liberdade tarifária. Então, a pergunta é esta: qual a avaliação de V.Exa. sobre a lei e se há necessidade de alterá-la em algum dos seus artigos?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Nesses 2 dispositivos a que V.Exa. se refere, o segundo dispositivo é o seguinte: se for mantido o modelo de liberdade tarifária, você precisa ter um modelo de autorização para a tarifa abusiva. Hoje, está desbalanceado. Hoje, você tem liberdade tarifária e não tem o controle da tarifa abusiva, porque foi vetado. Então, temos de retomar esse modelo, se mantido o modelo de liberdade tarifária. Agora, chamaria a atenção que essa liberdade tarifária não é algo que seja meramente arbitrário da empresa, a empresa depende exatamente do nível de concorrência. Então, se você tiver um sistema de concorrência, a liberdade tarifária só se compatibiliza com o sistema de concorrência. Agora, liberdade tarifária com monopólio ou com duopólio, é bobagem. Então, vamos deixar bem claro. É difícil falar, não gosto de falar, digamos, pontualmente de um determinado tema da perspectiva principalista. Temos de verificar dentro do sistema. Se o senhor me oferece um sistema em que o regime de competição é alto... Nós temos o exemplo da Austrália. A Austrália tem um duopólio, tem 2 grandes empresas. Mas por que no sistema da Austrália as tarifas não elevam? Porque essas empresas precisam manter as tarifas baixas porque, se aumentar a tarifa, aí, entram outras empresas e começa a concorrência. Então, o fato de você ter a liberdade de entrar outras empresas no sistema empurra para baixo a tarifa. Então, você pode operar com a tarifa através de preços e através de linha de concorrência. Então, a liberdade tarifária, no sentido abstrato, é... Porque aí, veja bem: se nós sairmos da liberdade tarifária entraremos num sistema regulado formal. Aí, vamos ter alguns problemas, porque você vai começar a criar cartório de novo. Então, tem que verificar se nós queremos criar cartório e nos convém um modelo cartorial ou se nos convém um modelo de liberdade tarifária, mas que seja assumido como um modelo concorrencial. Liberdade tarifária sem concorrência e com monopólio nada mais é do que benefício. Está bom?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k.



**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Agora, eu quero dizer o seguinte: as competências da ANAC precisam ser redefinidas; o grau, digamos, o sistema de efetividade, temos de caminhar para uma eficácia do sistema da finalidade da ANAC grande, ou seja, otimizar o processo de fiscalização e otimizar o processo de regulação. Vocês não de convir comigo, se você estabelecer isso de zero a 10, diríamos que a capacidade está próxima a zero.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. V.Exa. acredita que a ANAC ficou refém do duopólio TAM e Gol?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Não sei. Não sei. Isso aí depende de apurações. Agora, uma coisa é certa, nós precisamos fazer com que a ANAC controle o sistema, regule o sistema e fiscalize. O índice de fiscalização dela é muito baixo.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Exa. entende que a ANAC dispõe de instrumentos legais para estimular a aviação regional e a própria EMBRAER ou essa tarefa não deve pertencer à agência reguladora?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Veja, o problema do estilo da aviação regional passa pelo seguinte. Passa primeiro por você ter uma malha aérea compatível. Você não tem possibilidade de ter aviações regionais se você centralizar os *hubs* que existiam em Congonhas, ou seja, em que você impõe aviões grandes. E a forma de você otimizar a aviação regional é criando também linha de crédito junto ao BNDES. Nós tivemos oportunidade de conversar com o Dr. Luciano Coutinho sobre a possibilidade de abertura de linhas de crédito para a aviação regional. Agora, é evidente que o banco, o BNDES não pode financiar para, teoricamente, financiar a compra ou a reestruturação do sistema regional se o sujeito não tem para onde voar. Então, você precisa criar uma desconcentração do sistema para voltar a ter as antigas linhas regionais. Aí, você diz o seguinte: *“Olha, eu tenho onde voar, eu tenho slots para voar e tenho aeroporto para ficar”*. Porque se você diz *“vamos criar, vamos estimular o vôo regional”*, e a malha aérea não permite a rentabilidade do vôo regional, não vai ter vôo regional coisa nenhuma! Então, casa isso com a necessidade que temos, efetivamente, de estimular o vôo regional, que passa por 2 coisas: financiamento, de um lado, e de outro lado você tem a possibilidade de... E vejam: o vôo regional significa também o estímulo à





indústria brasileira, o estímulo à indústria brasileira em termos de crescimento da indústria brasileira de aviões, que tem uma empresa só, que é a EMBRAER, basicamente a EMBRAER, que é o produto aeronáutico, que veio exatamente da cabeça do CTA, do Comando Tecnológico da Aeronáutica, situado em São José dos Campos, que é extraordinário. Então, veja, de um lado, o financiamento, mas, do outro lado, assegurar pela via de uma política, que não é, veja bem, que não é uma decisão da ANAC, é uma decisão do CONAC no sentido de afixar uma malha aérea que dê espaços para os vôos regionais.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. O que V.Exa. acha da utilização do passe livre por parte dos diretores e de funcionários da ANAC nas companhias aéreas que são fiscalizadas?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Vamos falar claro?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Claro!

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Passe livre, não só passe livre, mas também os... Como é que é aquele negócio que o sujeito muda de categoria? É... *Upgrade*, que todos nós gostávamos. Pelo menos, no tempo em que eu estava no Parlamento, todos adoravam um *upgrade*. Então, nós temos de lembrar que isso daí é uma cultura muito forte, que nós temos que acabar. Então, alguns ficavam bravos, inclusive, de nós, que ficávamos furiosos, porque íamos... os Senadores iam para a 1ª classe e os Deputados ficavam na classe executiva, e todos tinham comprado passagem na classe econômica. A VARIG era a rainha, a rainha dos *upgrades*. Isso, nós temos que acabar. Isso é uma forma de benesses indiretas que nos dão e que, em um determinado momento, são cobradas. Não pensem que não são cobradas. São realmente cobradas. E são cobradas por uma coisa que é a mais difícil de você controlar, que é a tolerância. Você não tem a cobrança necessária de "*quero fazer isso, quero fazer*". Não, não é isso. É pior! Há um esgarçamento da tolerância no que diz respeito às exigências: "*Não, deixe assim. Está bem, não tem problema.*" E aí (*ininteligível*).

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - E a pergunta vem em seqüência: para V.Exa., de onde devem vir os recursos para o custeio e os investimentos da ANAC?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Agora, só um parêntese. Vamos deixar bem claro também que você acabando com os passes livres, você não pode ficar na



tarifa cheia, não é? Porque a tarifa de mercado para uma viagem x é, digamos, 600 e a tarifa cheia é 1.800. Acaba, então, você fazendo uma transferência de recursos via tarifa cheia. Eu me lembro aqui, na Câmara, quando se discutia o problema das passagens dos aviões e dos aeroportos, era isso. E criou-se um sistema na VARIG, que era muito utilizado, em que você tinha um crédito. Lembram-se disso? Você tinha um crédito, pelo menos, nesses... Estou falando há 20 anos. Nós tínhamos um crédito, você levava o crédito à empresa e, depois, você usava aquele crédito para fazer hotel, para fazer não sei o quê etc., etc. e distribuir passagens para outros personagens, através do crédito das empresas. Mas tudo era tarifa cheia. Ou seja, no caso do acabamento, de você terminar com essas benesses, você tem de jogar também o Estado nas vantagens relativas à concorrência das empresas e não estabelecer uma reserva ao Estado para adquirir a tarifa cheia e não participar das benesses de concorrência. Está certo?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Sim, a outra pergunta era: de onde devem vir os recursos para o custeio e os investimentos da ANAC na avaliação de V.Exa.?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Custeio de quê?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - De onde devem vir os recursos para o custeio e os investimentos da ANAC?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Bom, você tem aí a questão da tarifa aeroportuária, que também é da INFRAERO, e tem recursos orçamentários. Por enquanto, você não tem fonte de recurso autônomo. E observem bem: se nós começarmos...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Mas, na sua avaliação, deve ser... a ANAC deve ser custeada pelo Estado, pelo caixa da União, do Tesouro, ou pelas tarifas aeroportuárias? Porque esse é um debate, digamos, de fundo para sustentabilidade do sistema como um todo.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Pois é. Mas veja, a pergunta, com todo o respeito, a pergunta é principalista. O que representa isso no custo? Porque alguém vai pagar isso. Não pense que alguém não vai pagar. Então, você tem de verificar se isso tem que ser socializado, no sentido de ser financiado pelo Tesouro, ou se isso é atribuição exclusiva dos usuários do sistema aéreo. Agora, uma coisa é



certa: você não pode ter fontes que tenham origem nas empresas, você tem de ter fontes que possam ter origem no uso do sistema. Aí, tudo bem. Mas não da origem das empresas.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. Nós ficamos sabendo aqui, nos depoimentos, que a ANAC não fiscaliza a INFRAERO. O que V.Exa. acha disso?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Estou sabendo agora. O problema todo da fiscalização...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - É porque essa foi, Ministro, uma questão que chegou aqui, porque a ANAC deveria regular todo o sistema e fiscalizar todo o sistema. E a INFRAERO é uma empresa que está no sistema. Ela controla os aeroportos — não precisamos explicar isso. Agora, nós ficamos sabendo aqui que a ANAC não tem nenhuma ingerência de fiscalização sobre a INFRAERO e, portanto, a INFRAERO, digamos, voa em céu de brigadeiro, sem que ninguém fiscalize a sua atuação, o seu comportamento na infra-estrutura aeroportuária.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Veja, o que corresponde à INFRAERO... à ANAC é verificar as condições de capacidade máxima dos aeroportos e, em cima disso, conceder os *slots*. Ela adverte a INFRAERO de que tem a necessidade de aumentar o aeroporto x ou y, mas não cabe a ela decidir essa política, porque senão você está levando, sob o argumento de fiscalização, está conduzindo à ANAC um poder de fixação política.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Mas veja bem, Ministro: a responsabilidade, por exemplo, até o momento, de passar as informações aos usuários sobre os atrasos era da INFRAERO, ou é da INFRAERO essa responsabilidade. Quando a INFRAERO não faz isso de forma adequada, quem fiscaliza isso? Ou quem é que teria o poder de multar, por exemplo, a INFRAERO por ela não estar prestando um serviço adequado? Seria a ANAC, não é?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Exato. Faz parte da ANAC nesse ponto só, mas não na fiscalização, por exemplo, e determinação de que o aeroporto tal tem que ser aumentado.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Mas a ANAC não pode imputar multas, por exemplo, à INFRAERO, segundo soubemos aqui.



**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - O sistema está desbalanceado. Realmente, o sistema está desbalanceado. E é isso que nós temos que recuperar, em termos de balanceamento do sistema.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. Sobre o Programa de Aceleração do Crescimento — PAC V.Exa. já falou aqui. Eu teria só uma pergunta. Sobre a participação do setor privado na administração de aeroportos brasileiros, qual é a sua posição?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Veja, nós temos uma coisa curiosa. Por motivos contábeis, no balanço da INFRAERO investimento aparece como custeio. Segundo, você não tem segmentação de aeroportos. Você não sabe qual aeroporto que tem rentabilidade, qual aeroporto que tem prejuízo e quem está subsidiando quem, porque tudo é lançado como receita de aeroportos. Você não tem a segmentação de aeroportos, o que oculta a possibilidade de se ter ações eficazes de gestão. Está claro? Então, nós vamos ter que retomar isso. O que V.Exa. está perguntando? Nós temos as seguintes possibilidades dentro de um universo. A INFRAERO tem na legislação que a criou e no seu estatuto a possibilidade de criar subsidiárias. Pode ser examinado como forma eficaz de situação de aeroporto, como regime de concessão. Por que não? Nós temos modelo de concessões, temos modelo, inclusive, da orientação de aeroportos privados no mundo. A única coisa que nós não temos são pistas. As pistas são todas públicas. As pistas são todas públicas no mundo. Nós temos exemplo de concessões de terminais, temos exemplo de terminais privados e temos exemplo de várias empresas subsidiárias da empresa estatal operando terminais. A questão é: nós temos uma necessidade de investimento para atender uma demanda crescente x. Qual a capacidade que tem a empresa estatal de fazer investimento? Não tem. De duas, uma: ou não se faz o investimento e, portanto, se prejudica o atendimento da demanda ou se encontra outro modelo de financiamento. E aí é uma questão a ser examinada caso a caso. Não sou favorável a “a”, “b” ou “c”. Sou favorável àquilo que dê resultado. Não fujo da possibilidade de você ter a hipótese de concessão de aeroportos, em que a própria taxa financia o aeroporto, porque aí você atrai o setor privado para isso, o capital privado para esse investimento.



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. Sobre o sistema de controle do espaço aéreo brasileiro, ao longo dos últimos 10 meses, em que o sistema aéreo nacional vem sendo dissecado em todos os seus aspectos, muitas dúvidas surgiram em relação à eficiência e à segurança do sistema de controle do espaço aéreo brasileiro. Para V.Exa., o sistema em operação, seus equipamentos e *softwares* são capazes de atender às necessidades do controle do tráfego aéreo comercial e de defesa dos céus brasileiros?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - A primeira providência que nós estamos tomando em relação ao problema do controle do tráfego aéreo... Nós tínhamos um problema que foi denunciado no caso Manaus, no CINDACTA IV, que foi o problema da alimentação, ou seja, do fluxo de energia. A providência que tomamos em relação a esse problema é um levantamento feito pela ELETROBRÁS, uma análise que a ELETROBRÁS fez em todo o sistema dos 4 CINDACTAs para efeito de remodelar o sistema de alimentação. Está fazendo os projetos de alteração do sistema e a própria Aeronáutica vai executar. Estamos verificando o problema dos aparelhos. Há uns que acusam que os aparelhos são bons, que o *software* é ruim. Há uma divergência enorme sobre isso. Nós vamos contratar uma empresa para fazer um levantamento disso e um laudo analítico dessa situação. É isso que estamos fazendo. Agora, dentro deste momento, nós temos, em determinado nível de vôo, você não tem... Não me lembro se são 30 mil pés... (*Pausa.*) Acima de 30 mil pés, nós temos a cobertura total do País, ou seja, você não tem buracos. Agora, começou a baixar, começa-se a ter buracos, porque a cobertura total se dá a 30 mil pés. Então, o problema é verificar: se nós estimularmos a aviação regional, vamos ter que aumentar o nível de visibilidade do espaço aéreo, tendo em vista a altura dos vôos.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Sabe que ontem, por coincidência, em casa, assistindo à televisão, ontem à noite, tarde da noite, um programa do *Discovery*, que apresentava situações incríveis no mundo, eles mostravam o Aeroporto de Hong Kong como o quinto aeroporto mais movimentado no mundo. E mostravam o sistema de controle do espaço aéreo, como era feito naquele aeroporto, em que pousava uma infinidade de aeronaves. E a impressão que me deu do programa é que o sistema deles é menos moderno do que o nosso, porque



eles ainda utilizavam o sistema de papeletas. Aqui também se utiliza, mas já de uma forma mais moderna, mais avançada do que aquele de Hong Kong. Só por comentário, para ver como é necessário fazer uma boa análise global, Ministro, sobre como é o funcionamento desses equipamentos.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - São duas coisas distintas: o sistema de tráfego aéreo e o sistema de aproximação dos aeroportos.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Exato. Após ações e sanções disciplinares fortes por parte do Comando da Aeronáutica em relação ao movimento reivindicatório dos controladores de vôo militares, aparentemente, a situação está sob controle. Mas na semana passada, Sr. Ministro, nós tivemos aqui uma oitiva do Sr. Carlos Trifilio, que é uma liderança dos controladores de vôo. E a um questionamento feito pela Deputada Luciana Genro, na oportunidade, ele respondeu dizendo que as normas criadas pelo Comando da Aeronáutica, depois da carta branca do Presidente Lula, que foi... até nós entendemos a atitude dele, porque ele foi pressionado pelos generais. Com a carta branca, a Aeronáutica criou novas rotas que ferem a segurança do tráfego aéreo, diminuiu a carga horária dos controladores que são formados, só que cai naquele grande problema: quem legisla é ela. E ele continua dizendo que o Comando da Aeronáutica mandou que os controladores não fizessem mais os relatórios de perigo. V.Exa. tem alguma informação sobre esses dados? Ou o que V.Exa. acha disso, então? Dentre essas medidas, houve a eliminação do livro de ocorrência dos controladores de vôo, que agora somente podem reportar incidentes e perigos, oralmente, aos oficiais encarregados. O Ministro pretende manter essa medida em vigor? Tem tratado sobre esse assunto ou não?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Primeiro, tenho que verificar, porque eu não conheço. Esse assunto eu não conheço. Não sei nem se a medida existe ou não. Claro que temos um regime de tensão nessa situação. Agora, vamos deixar bem claro o seguinte: na área militar, ou seja, aqueles controladores que estão sujeitos ao sistema militar estão sujeitos a regras militares, tanto é que há processo criminal na Auditoria de Guerra em relação a isso. Isso é problema judicial, já não é problema do Ministério da Defesa. Aquela ação produzida não cabe, absolutamente, ao Ministro da Defesa emitir qualquer juízo sobre o fato de ter ou não ter na área da



Justiça Militar sido denunciados alguns controladores. Isso é problema exclusivamente da área judicial. Não temos nenhuma interferência dos juízos a serem prometidos em relação a isso. Agora, no modelo que temos, que estamos vivendo, que é o modelo da militarização do sistema de controle de vôo, evidentemente, que eles estão sujeitos à disciplina militar típica.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Agora, V.Exa. não acredita que uma das principais vulnerabilidades do sistema de controle do espaço aéreo brasileiro está exatamente na questão do preparo, das condições de trabalho e na insatisfação dos controladores de vôo militares com a remuneração da carreira? Nós estivemos no CINDACTA I por duas oportunidades, Ministro, fazendo diligência. E, numa das diligências, lá pelas tantas, depois de várias reuniões que tínhamos feito, um cidadão levantou e disse: *“Olha, vocês querem saber de uma coisa? O problema aqui é um problema salarial.”* As lideranças negam isso, dizem que o problema não é esse. Mas o cidadão que estava lá disse: *“O problema aqui é um problema salarial. Se resolver o problema do salário dos controladores hoje, amanhã não tem mais problema em nenhum equipamento, está todo mundo trabalhando de forma adequada.”* Foi um cidadão que levantou numa dessas diligências que nós realizamos. O que V.Exa. está pensando nessa área? Não acha que tinha que ter uma proposta para melhorar o salário dos controladores, que são, de fato, mal remunerados?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - O problema é se você tem...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Um controlador de vôo está recebendo em torno de 2 mil reais mensais.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Veja, temos que lembrar o seguinte: na estrutura geral do efetivo dos controladores, nós temos 2.265 que são militares e temos 584 civis, o que dá um total de 2.849. Acontece que os militares são remunerados em estrutura militar. Os civis têm outro tipo de remuneração equivalente. O problema é: essa discussão, digamos, teórica sobre se vamos manter o sistema militarizado ou não quero discutir em termos de funcionamento. O que V.Exa. disse nos coloca o seguinte problema: é legítimo se usar o controle aéreo para reivindicação salarial? Temos que tomar posição a respeito disso. No momento em que há todo um discurso sobre a insuficiência do sistema de controle aéreo, a



pergunta é saber se esse sistema hoje, se esse nicho de uma de atividade pode ser utilizado para barganha salarial. V.Exa. acabou de dizer que teve essa informação. Então, a nossa situação é esta: se nós resolvermos enfrentar o problema do controle, nós temos que lembrar que nós dispomos de 584 civis. Qualquer tipo de desconstituição ou desmilitarização não é algo de curto prazo, para você conseguir inverter essa área. E aí vem um problema do controle, se o controle do tráfego aéreo é um controle que diz respeito à defesa nacional ou não. Se nós entendermos que o acesso ao sistema aéreo nacional não é uma questão de defesa, podemos ter um tipo de matéria. Se tivermos, é outro tipo de perspectiva. Isso tudo é coisa não discutida. Ou seja, não vou discutir o tema a partir da perspectiva meramente teórica de ser um ou de ser outro, ou ideológica, de ser militar ou não militar. Quero saber como é que devemos tratar o tráfego aéreo. Se é uma questão de defesa ou se não é uma questão de defesa. E aí discutirmos esse assunto.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O Plano de Desenvolvimento do Sistema de Controle do Espaço Aéreo — PDSCEA aponta a implantação do Sistema CNS/ATM como prioridade número um para o SISCEAB. Além de aplicar tecnologias modernas, com elevado grau de automação, o CNS/ATM é uma recomendação da OACI. Pelo PDSCEA, a implantação do CNS/ATM está prevista para ocorrer até 2012. A implantação desse sistema, Sr. Ministro, está obedecendo ao cronograma originalmente previsto? Vem recebendo os recursos necessários para tanto? E há alguma possibilidade de se vir a acelerar essa implantação?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Veja, no momento em que o CONAC fixar a política de aviação civil...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Exa. já se adequou a todos esses símbolos e nomenclaturas?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Mais ou menos. Ainda não a todos. Mais ou menos, dá para imaginar. O fato é o seguinte: no momento em que nós fixarmos a política de aviação civil é que vamos examinar, digamos, o nível de investimento em todos esses conjuntos. Agora, como o princípio determinado pelo Presidente Lula é o princípio da segurança, estando isso encaixado no princípio da segurança, nós teremos como prioridade. Mas agora, neste momento, vou te confessar o seguinte: nós estamos no Ministério da Defesa o quê, há um mês? Não deu tempo





para examinar esse setor que está mais tranqüilo. Estou tentando recompor essa coisa, e vamos entrar logo nesse assunto.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Porque essa pode ser uma solução para o problema dos controladores, para a militarização, a desmilitarização, também a implantação desse sistema e tal, que vai dar uma outra característica ao sistema de controle do espaço aéreo brasileiro.

Sr. Ministro, antes da última pergunta, eu gostaria de passar às suas mãos, se fosse...

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Me dê essas perguntas todas.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Eu dou. Mas eu gostaria de passar às suas mãos uma lista de sugestões dos usuários do sistema de transporte aéreo brasileiro, num trabalho realizado pela CPI a 2 meses atrás, para melhorar o atendimento nos aeroportos brasileiros. Essa lista — eu volto a ressaltar aqui — é uma lista de sugestão dos usuários, que se utilizaram de um sistema via Internet, por correspondência; são sugestões que chegaram aos Parlamentares, um *chat* que foi realizado pelo Presidente e por este Relator com os usuários do sistema. São 23 sugestões que foram encaminhadas à ANAC, que foram entregues às companhias aéreas, que foram entregues também à INFRAERO, e que nós gostaríamos de passar a vossas mãos. Dessas 23 sugestões, nós não recebemos resposta de nenhuma ainda dos órgãos governamentais, mas, como nós somos insistentes, nós vamos entregar em suas mãos essa lista de sugestões, 23 sugestões dos usuários do sistema de transporte aéreo brasileiro.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Sr. Deputado, no que diz respeito à relação empresa aérea, ou melhor, sistema global, aí pega a INFRAERO também, sistema viário e usuários, tivemos um contato com o Ministro do Superior Tribunal de Justiça, Dr. Herman Benjamin, que é um especialista em Direito do Consumidor. Aliás, quando eu era Ministro da Justiça, o Dr. Herman Benjamin era Procurador em São Paulo e operava nessa área de consumidor. Ele era professor no Texas, inclusive na Universidade de Austin, no Texas, e me ajudou na elaboração do decreto de implementação do Código de Defesa do Consumidor. Eu conversei com o Dr. Benjamin para me constituir um grupo e me elaborar, em 30 dias, um anteprojeto de uma espécie de Código de Defesa do Usuário e estabelecer regras



em relação a isso que pudéssemos consolidar. Então, essa colaboração de V.Exa. será muito útil, na medida em que teremos, talvez em 30 ou 60 dias, um texto que eu possa debater em relação a essas pretensões de definir os direitos dos usuários no que diz respeito à aviação civil, através dessa comissão que está sendo organizada, que está sendo, digamos, gerenciada pelo Dr. Herman Benjamin.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. Essa é uma boa notícia. E uma última questão, Ministro Nelson Jobim: se V.Exa. tivesse de solicitar à Câmara dos Deputados a aprovação de uma medida emergencial para o setor aéreo, qual seria ela?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Não sei, realmente não sei. Por ora, não sei, porque as soluções agora não são ainda legislativas; elas são claramente de gestão. O grande problema que nós temos no sistema aéreo é um problema de gestão, ou, dito de outra forma, um problema de mando, quem manda e quem obedece. Usando uma linguagem que os senhores conhecem, é um sistema que tem muito cacique e pouco índio. E aí as coisas se complicam muito. Então, o fato é que, neste momento, eu estou mais preocupado, Deputado, com a questão de gestão. Mas, como eu disse, nós temos que rever o sistema institucional. Aí nós vamos ter situações legislativas emergenciais. Por exemplo, o que os senhores acham — um tema a ser debatido, que eu não tenho informação ainda — do aumento da possibilidade de capital estrangeiro nas empresas aéreas? Hoje está limitado a 25%; há projetos aqui na Câmara em relação a 49%; outros, 35%. Você tem exemplos no mundo de tudo que é tipo. Ou seja, na China, por exemplo, o capital estrangeiro pode chegar a 35%. Nós estamos limitados a 20% ou 25%. Tudo isso são matérias legislativas que nós vamos trazer. Agora, quero dizer ao senhor que, neste momento, agora, neste momento, a minha preocupação primeira é gestão. E se eu começar a me preocupar com a questão legislativa, eu vou consumir muito tempo, neste momento, na questão legislativa. Está dentro da perspectiva, evidentemente, a questão legislativa, mas não agora. Por isso eu não tenho condições de responder o que eu gostaria... Agora, fique certo de que, dentro de pouco tempo, eu vou vir aqui para dizer: olha, preciso disso. No aspecto legislativo.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. Sr. Presidente, este Relator encerra por hora os seus questionamentos, agradecendo mais uma vez a presença do



Exmo. Sr. Nelson Azevedo Jobim, Ministro de Estado da Defesa, nesta sessão da CPI, que comprovou mais uma vez que poderia e traria aqui valiosas contribuições para os trabalhos desta CPI. Muito obrigado mais uma vez, então, ao Sr. Nelson Azevedo Jobim, Ministro de Estado da Defesa.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Agradecendo a participação do nobre Relator, vamos passar a palavra ao autor do primeiro requerimento aprovado, nobre Deputado Carlos Willian. Antes, porém, quero pedir a concordância de V.Exas. para que a gente possa fazer uma pausa às 13 horas, daqui a 15 minutos. Então, faríamos uma pausa de meia hora e, em seguida, retornaríamos, para dar continuidade à audiência com o Sr. Ministro.

Após a argüição do primeiro autor, do Deputado Carlos Willian...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não. Aí, deixaríamos os Parlamentares inscritos para a segunda etapa.

Então, com a palavra o Deputado Carlos Willian, começando às 12h47 e terminando às 13h02.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN** - Caro Presidente, caro Relator, Exmo. Sr. Ministro Nelson Jobim, muito obrigado por ter atendido o requerimento, que trouxe uma certa ansiedade a esta Comissão pelo fato de o senhor não ter vindo semana passada. Mas o objetivo desta convocação de minha autoria era para que o senhor pudesse explicar as medidas que estão sendo adotadas, porque nós sabemos que V.Exa. não tem nada a ver com o passado, em relação a esses acidentes.

Sr. Ministro, em primeiro lugar, eu gostaria de reafirmar aqui uma solicitação da classe política de Minas Gerais e da bancada de Minas Gerais, que, em audiência com V.Exa., solicitou um estudo detalhado sobre um melhor aproveitamento do Aeroporto de Confins, para que ele se tornasse uma alternativa de descongestionamento do Aeroporto de Congonhas e de Guarulhos. Essa foi uma iniciativa do nobre Deputado Rodrigo de Castro, pelos seguintes motivos: o Aeroporto de Confins tem condições técnicas de uma pista de 3 mil metros, tem superfícies com ranhuras de segurança e, também, área de escape; tem capacidade



operacional para 5 milhões de passageiros/ano, podendo ser expandida para 8 milhões de passageiros; tem uma grade de vôos elástica, permitindo a expansão imediata na ordem de 20%, sem qualquer intervenção no terminal de passageiros. Em seu entorno, existe ausência de aglomerados urbanos, por enquanto. O Governador de Minas Gerais, diga-se de passagem, Aécio Neves, um dos mais competentes Governadores deste País, construiu a Linha Verde, que dá acesso imediato ao Aeroporto de Confins.

Então, em nome da bancada mineira, venho aqui reiterar...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Eu gostaria de pedir silêncio, por favor.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN** - ...esse pedido a V.Exa., para que analise com maior detalhe e urgência o aproveitamento do Aeroporto de Confins, em Belo Horizonte. Ministro, no ano passado, eu tive o privilégio, inclusive com alguns Deputados aqui presentes, o Deputado Gabeira, o Deputado Ivan Valente, de ser o Relator de uma comissão para analisar o caos aéreo brasileiro. O relatório teve um pedido de vista e, conseqüentemente, terminou o ano legislativo, e o relatório não pôde ser aprovado. Além dos Deputados, a assessoria, parte dela, que também assessora nosso Relator, diga-se de passagem, com muita competência... Nós elaboramos um relatório, que vou passar às mãos de V.Exa., para que peça a alguém para examinar, e, nas recomendações desse relatório, Sr. Ministro, são todos os problemas que nós estamos vendo. E, conseqüentemente, a partir de V.Exa., as medidas que estão sendo adotadas são muitas que estavam sendo sugeridas nesse relatório, são até fáceis e que, se tivessem sido tomadas à época, tinham evitado esse segundo acidente do avião da TAM.

Entre elas, Sr. Ministro, nós sugerimos e mostramos a fragilidade na articulação institucional, a insuficiência de recursos para investimento no tráfego, a discrepância na distribuição das receitas destinadas ao SISCEAB e a deficiência da gestão de pessoal e de equipamentos — e ainda não foram tomadas muitas medidas em relação a pessoal e equipamento. Inclusive, Sr. Ministro, existem dúvidas sobre a eficiência operacional do sistema X4000, que é o operado pelos controladores do tráfego aéreo. Isso exige a urgência e a necessidade de uma



auditoria para analisar esse programa. Esse programa traz muitas dúvidas, cria fantasmas na tela, e essas auditorias não foram tomadas ainda.

Uma outra situação, Ministro, é em relação aos controladores de vôos, que, no início, foram até responsabilizados pelo caos aéreo. E, inclusive, o Ministério Público e um juiz, se não me engano, onde ocorreu o acidente da Gol, ofereceram denúncias, e foram aceitas, em que alguns controladores de vôos foram enquadrados em crimes que, acredito, não correspondem à realidade, enquanto os pilotos americanos, que são hoje os verdadeiros responsáveis por aquele acidente, estão nos Estados Unidos sem sequer responder ao chamado da Justiça brasileira.

E, voltando a esse aspecto, Sr. Ministro, no relatório consta que é relativo aos recursos humanos, que esses investimentos são necessários, mas que os recursos humanos são extremamente necessários. Hoje nós temos mais ou menos 2.700 profissionais, sendo 2.200 militares e 500 civis. O Ministério da Defesa abriu uma contratação exigindo formação de nível intermediário, com conhecimento da língua inglesa, oferecendo um salário de 3.148 reais, um salário muito aquém da realidade.

Para se ter uma idéia, não serve como parâmetro, mas para se ter uma idéia, nos Estados Unidos, um controlador de vôo ganha 10 mil dólares, o que corresponde à metade de um salário de piloto. Essa proporção aqui no Brasil não chega nem a um terço, e a responsabilidade do controlador é tão grande quanto a responsabilidade de um piloto.

E avançando, Sr. Ministro, neste relatório, nós fazemos algumas recomendações simples para a INFRAERO e para o DECEA, que é a redistribuição dos controladores de vôo civis e militares. Para a ANAC, a suspensão da concessão de novas linhas. O espaço aéreo está congestionado, e ainda novas linhas estão sendo abertas. Nós temos que reduzir o número de vôos, de forma que só possa voar a quantidade de aeronaves possíveis de ser monitorada. E, aí, sucessivamente.

Pois bem, Sr. Ministro, esse relatório já está nas mãos de V.Exa. Eu acredito que muitas das ações já estão sendo tomadas por V.Exa., e algumas poderão ser tomadas, e, com certeza, irão contribuir.

Eu tenho poucas perguntas a V.Exa., primeiro, porque o Relator já nos exauriu, com a sua competência que lhe é peculiar, e também pela responsabilidade que ele tem em fazer este relatório. Mas considero V.Exa. uma das pessoas mais



preparadas para assumir esse cargo. Primeiro, porque V.Exa. é técnico e político. Mas não estou concordando, Sr. Ministro, com as declarações dadas pelo ex-Deputado Sérgio Gaudenzi, convidado por V.Exa. para ser o Presidente da INFRAERO. Por uma, duas, três ou mais vezes, ele insiste em dizer que não vai aceitar cargos políticos nas indicações dos trabalhos da INFRAERO.

Pergunto. V.Exa. é político, ele também é político, e essas palavras dele estão denegrindo os políticos desta Casa ou os políticos do Brasil. Acredito que essas palavras do Dr. Sérgio Gaudenzi, e segundo ele, já conversado com V.Exa., deveriam ser atenuadas, que irão analisar as indicações que são democráticas e, dentro de uma possibilidade técnica e política, atender o pleito ou não. Então, essa situação de ele colocar insistentemente na política que não aceita indicação política, tem deixado os políticos de bem desta Casa constrangidos com essas situações.

Vimos, Sr. Ministro, nos jornais alguns problemas com a ANAC, e problemas sérios. O Presidente da ANAC diz que a cobrança em cima da ANAC é muito rigorosa e julga ser injusta. Outro jornal diz que o Presidente da ANAC irrita V.Exa. Temos hoje 2 diretores da ANAC que estão demissionários, e sabemos que existe um problema sério na ANAC, que é a impossibilidade de remoção ou de demissão dos diretores. Ocorre que existe, V.Exa. até traçou essa possibilidade, na Lei da ANAC, que é a Lei nº 11.182, de 2005, o § 14, que foi vetado pelo Presidente da República. E esse art. 14 diz o seguinte: “Sem prejuízo do que prevê a Lei Penal e a Lei da Improbidade Administrativa, será causa da perda do mandato a inobservância por diretor dos deveres e proibições inerentes ao cargo, inclusive no que se refere ao cumprimento das políticas estabelecidas pela Aviação Civil e pelos Poderes Executivo e Legislativo.”

É o que ocorreu na ANAC. Eles descumpriram as normas e as proibições inerentes ao cargo. Essa lei, Sr. Presidente, aliás, a lei foi sancionada e o veto está sendo discutido por uma Comissão, em que o Presidente é o Deputado Valdir Raupp. Se derrubarmos esse veto, vamos estar com a possibilidade, dentro dos processos disciplinares e dentro da inobservância dos deveres e das proibições, de poder facilmente, o Ministério, o Presidente da República ou esta Casa, retirar as pessoas do cargo. Pergunto: V.Exa. já analisou esse veto e V.Exa. está fazendo um trabalho político para que esse veto agora, com a nova realidade, seja derrubado?



Terceira pergunta, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Carlos Willian, V.Exa. reiteradamente está chamando o Sr. Ministro de Presidente.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN** - Ministro, desculpe. Sr. Ministro, V.Exa. crê que há necessidade de alteração do Código Brasileiro de Aeronáutica? E finalizando, no cenário internacional, o nosso controle de vôo aéreo hoje está satisfatório ou está obsoleto?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Deputado Carlos Willian, a questão das indicações políticas não é decisão que tenha sido tomada pelo Dr. Sérgio Gaudenzi, foi tomada por mim. E não é pelo problema de desconsiderar a classe política; é o problema da relação de dependência. Todo aquele que é indicado numa função administrativa dessa natureza, por indicação política, é dono de si mesmo. E qualquer mobilização que se faça com esse personagem bate no indicador, ou seja, na pessoa de referência ou no indicador. E se desorganiza por completo a necessária estruturação. Não tem nada a ver com problema de desconsideração ou consideração, tem a ver com um problema estrutural. Ou seja, se há um presidente de uma entidade que tenha uma capacidade estatutária de determinadas decisões e há um diretor que está sujeito a ele, se esse diretor tem uma relação de dependência, não com o presidente, mas com uma autoridade política que tenha um poder de barganha, desorganiza-se o sistema. Quero dizer a V.Exa. que vai ser mantida, ou seja, não vai haver indicação política. Vejam, não quero desclassificar dizendo que isso seja algo depreciativo dos políticos. Não. É uma necessidade da estruturação do sistema. Porque diz-se: "Vá fazer isso, se não lhe demito." "Não me demite, senão Deputado fulano não deixa." Pronto, já se criou um problema de desordem interna no sistema. Quanto ao problema da ANAC, eles não são demissionários, eles renunciaram, ou seja, não são mais diretores, não estão sujeitos, não estão em estado de demissão. Eles estão desligados da ANAC a partir de sexta-feira, e a partir de hoje de manhã, o Cel. Velozo. O problema do veto, quero dizer a V.Exa. que já encaminhei. Tive conversações no Senado, com a Liderança do DEM do Senado, e também tive conversas na Câmara. Há um requerimento de urgência e de preferência que estava sendo gerenciado há algum tempo. A conversa foi há mais de 15 dias com o Deputado Raul Jungmann, e creio



que S.Exa. já colheu as assinaturas. O único problema a enfrentar é o que disse a S.Exa., que devemos nos deter à questão específica, porque se começarmos a mexer com tudo... Vamos fazer um requerimento de preferência em relação ao § 1º do art. 14 e tentar a rejeição do veto. Creio que não haverá problema, porque se tem uma janela. Na exposição me referi que aquilo é uma janela dentro da rigidez do processo criminal transitado em julgado ou do inquérito administrativo. O inquérito administrativo tem uma pequena janela que diz respeito ao problema da suspensão de atividade. Então, teríamos a possibilidade dessa situação do veto.

O Código Brasileiro de Aeronáutica. Não pretendo de forma alguma trazer aqui para discutir um novo Código Brasileiro de Aeronáutica, porque sei como são essas coisas. Não temos mais cultura para votação de códigos, basta ver que um código leva um imenso tempo para ser votado. Então, o que vamos pretender em médio e curto prazos, no médio prazo, uma vez composta essa parte gerencial inicial, são propostas pontuais, que fazem parte de um processo estrutural global, mas propostas pontuais das quais possamos aprovar alguns pontos que nos atendam emergencialmente. Se formos discutir um novo Código da Aeronáutica, pronto, aí vai haver discussões sobre o sentido do sistema aéreo, etc., e não é o momento para se discutir esse assunto. Vamos discutir adiante, mas não neste momento imediato. Quanto ao problema do controle de tráfego aéreo, verificamos recentemente que temos um sistema que está funcionando. Vamos fazer uma auditoria em relação a essas estruturas. Não entendo nada disso, de *software*, essas coisas todas. Vamos tentar eventualmente uma consultoria internacional qualificada, ligada a Organização das Nações Unidas, que possa fazer um laudo sobre essa verificação toda. Isso nos lembra a discussão que tivemos, quando estávamos no Tribunal Eleitoral, em relação à urna eletrônica. Lembram-se de que acabamos tendo um laudo de São Paulo, da Universidade de Campinas sobre o assunto? Havia uma disputa com o Partido Democrata Trabalhista, principalmente com o ex-Governador Leonel Brizola, sobre a legitimidade daquilo. Depois o assunto acabou sendo superado. Mas vamos fazer uma consultoria para levantar essa situação em relação a sua consistência funcional, quanto ao problema técnico, algo que realmente não conheço. Isso é um problema que tem de ser levantado por técnicos do setor. Ok?





**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Ok. Conforme o combinado, vamos suspender a reunião por sugestão do Deputado Vanderlei Macris, por 40 minutos, e retornaremos às 13h45 min.

*(A reunião é suspensa.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Declaro reaberta a 44ª reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito.

Vamos dar início às perguntas que serão formuladas pelos Parlamentares inscritos.

O primeiro Parlamentar inscrito é o nobre Deputado Vanderlei Macris, que está com a palavra por 10 minutos. Começará às 14h33min e terminará às 14h43min.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Boa tarde, Sr. Ministro. Gostaria de cumprimentá-lo e dizer que é um prazer muito grande ter V.Exa. para contribuir com nossa Comissão Parlamentar de Inquérito.

Uma das questões que levantamos ao longo desse tempo de investigação foi basicamente aquilo que V.Exa. discorreu na parte da manhã: a falta de autoridade, de competência, de profissionalismo, de capacidade de gestão. Essas foram questões, Sr. Ministro, que debatemos ao longo desse tempo todo. A minha bancada do PSDB se cansou de demonstrar claramente que havia a necessidade de o Governo assumir a autoridade de gestão nessa questão da crise aérea. Precisamos de 200 mortes para que o Governo tivesse a capacidade de compreensão de que era preciso mudar.

V.Exa. traz aqui um horizonte, um caminho, alternativas claras para buscar solução para esse problema. E são vários os pontos que precisam ser atacados. V.Exa. deve estar conhecendo mais profundamente agora essa questão, como nós, por outro lado, também. Há um problema de curto prazo, outro de médio prazo e outro de longo prazo.

Um dos pontos, Sr. Ministro é a infra-estrutura aeroportuária. Gostaria de me permitir fazer uma avaliação e pedir a sua atenção para um raciocínio que vou desenvolver agora, que julgo muito importante. Se me permite, quero até levar um documento, um mapa para que V.Exa. possa acompanhar.



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Esse é um mapa da INFRAERO, Deputado Vanderlei Macris?

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Exatamente. V.Exa. votou também um requerimento solicitando as informações da INFRAERO.

Sr. Ministro, veja bem, vamos fazer o seguinte raciocínio. V.Exa. já definiu que vai retirar 151 vôos da capacidade que o Aeroporto de Congonhas tem hoje. Muito bem, vai haver uma realocação desses vôos. Vamos para Guarulhos. Entendo, como V.Exa. também deixou claro aqui, que o grande problema do sistema hoje é São Paulo. Resolver São Paulo, na minha opinião, talvez na de V.Exa. também, é resolver grande problema do Brasil. O Aeroporto de Guarulhos tem capacidade de chegar aproximadamente a 17 milhões de passageiros/ano. O aeroporto só terá capacidade de aumentar para 25 milhões de passageiros/ano se for construído o terceiro terminal, o Terminal nº 3. Ocorre que no Terminal nº 3, V.Exa. também deve ter conhecimento, no local onde está prevista a construção desse terminal e da pista, da terceira pista, principalmente, há 25 mil pessoas, 5 mil famílias. É uma situação muito delicada, complicada, complexa, demorada, porque houve, ao longo do tempo, falta de planejamento desse sistema.

Por outro lado, tirando o Aeroporto de Congonhas, que tem sua limitação já estabelecida pela sua política, a capacidade do Aeroporto de Guarulhos quase completa, e para se chegar a aumentar essa capacidade, com esses problemas que temos pela frente, portanto, na minha opinião, a médio e longo prazos.

Temos diante de nós uma terceira alternativa que é o Aeroporto de Viracopos. Pois bem, aí gostaria que o senhor acompanhasse meu raciocínio. Nós temos uma capacidade lá hoje de 800 mil passageiros/dia, provavelmente chegando a 2 milhões de passageiros/ano, melhor dizendo, sem qualquer grande investimento.

A CPI esteve ontem no Aeroporto de Viracopos, pudemos observar a magnitude daquele aeroporto. O senhor esteve lá recentemente e pôde observar. Ali temos uma capacidade de até 2 milhões de passageiros, sem muita mudança, sem muito investimento. Com pouco investimento, se chega a 5 milhões de passageiros/ano. E para se garantir rapidamente a solução de um problema que possa chegar até 30 milhões de passageiros/ano, um investimento de 157 milhões de reais, uma desapropriação que está pronta para ser feita, mapeada etc. Falta apenas a decisão



política de investir 157 milhões para fazer a desapropriação, para se garantir um Plano Diretor que está aí diante de V.Exa., que a INFRAERO disse que já votou, já aprovou em nível regional e falta aprovação no âmbito nacional desse Plano Diretor.

Agora, Ministro, o senhor há de convir comigo: nós não podemos esperar o que aconteceu em Guarulhos. Nós não podemos esperar a construção de um novo aeroporto em São Paulo, vai ser impossível esperar isso. O senhor mesmo acabou de dizer que isso demora 10 anos. Nós estamos diante de um problema, Ministro, principalmente de utilização dessas áreas, que seria o novo Plano Diretor do Aeroporto de Viracopos, capaz de garantir, com essa segunda pista, até 30 milhões de passageiros/ano, e, se formos garantir também a continuidade deste Plano Diretor, até 70 milhões de passageiros/ano.

Portanto, na minha ótica, na minha visão, a alternativa de São Paulo hoje está claramente direcionada para o Aeroporto de Viracopos. Temos evidentemente que trabalhar no Aeroporto de Guarulhos, sem dúvida nenhuma, mas esta alternativa, para garantir que não tenhamos problemas nas áreas contíguas ao futuro Plano Diretor que está para ser aprovado pela INFRAERO, é importante o investimento agora desses 157 milhões de reais.

E quero dizer ao senhor o seguinte: hoje para sair do Aeroporto de Viracopos para Guarulhos eu seria capaz de dizer que é o mesmo tempo entre o Aeroporto de Congonhas e Viracopos, porque nós utilizamos a Rodovia dos Bandeirantes e, para entrar no Aeroporto de Guarulhos, nós vamos utilizar toda aquela massa de trânsito que temos, um congestionamento, travamento do trânsito. Portanto, ir para o Aeroporto de Viracopos também é uma alternativa quase clara de solução desse problema, evidentemente, a médio e longo prazos, a questão do transporte rápido.

Então, a minha pergunta é o seguinte, Ministro: Por que não se fazer rapidamente essa desapropriação? Por que não se tomar essa decisão política? Segundo, por que esses 21 vôos de Congonhas até agora não foram decididos como verdadeiros, do ponto de vista da eficácia da utilização daquele aeroporto, que já tem a capacidade de chegar até 2 milhões de passageiros/ano, se fizer aquelas pequenas mudanças que o senhor viu na questão das lojas, no saguão de entrada e do *check-in*.



Portanto, Sr. Ministro, eu entendo: um novo aeroporto é impossível nesse momento; no Aeroporto de Guarulhos já vamos ter problema, até 2011 talvez, e nós precisamos tomar uma decisão política de Governo para resolver essa questão de Viracopos. Era a pergunta que queria fazer num primeiro momento e pedir a sua opinião sobre essa questão como contribuição aqui dos trabalhos dessa CPI.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vanderlei Macris, V.Exa. dispõe ainda de 1 minuto. Então, eu sugeriria, se V.Exa. quisesse fazer outra pergunta, formulasse logo que aí o Ministro responderia tudo de uma vez.

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

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Sim, eu vou usar meu tempo então para...

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

**O SR. DEPUTADO WOLNEY QUEIROZ** - Eu estou inscrito, mas minhas perguntas... já foram dirimidas minhas dúvidas pelo Relator. Se houver possibilidade e V.Exa. permitir, eu passaria o meu tempo para o Deputado Vanderlei Macris. Eu sou o quarto inscrito.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Muito bem. Então, Sr. Ministro, se puder responder, eu gostaria de ter de V.Exa. essa opinião, porque eu conheço um pouco aquela situação lá e, portanto, vejo com muita preocupação. Nós já tínhamos um Plano Diretor anterior, que tinha um local para fazer a pista. Houve uma invasão muito grande. Teve que se modificar novamente o Plano Diretor que está aí para ser aprovado pela INFRAERO. E esse novo Plano Diretor, se não for aprovado rápido, se não se tomar a decisão de fazer a desapropriação, nós vamos ter problema rapidamente. Aí sabe-se lá qual alternativa de solução que vamos ter para São Paulo.

Por favor, Ministro.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Deputado, o Viracopos, em Campinas, é um aeroporto que V.Exa. nos trouxe aqui que ele tem uma dimensão de 3.240 metro, a pista é extraordinária, e tem uma largura de quarenta e cinco. Hoje já se fala em aumentar isso para cinquenta e cinco a expansão da pista de Viracopos. E o movimento de Viracopos é 240 mil passageiros/ano, o que é baixíssimo. Nos



levantamentos que temos, Campinas tem capacidade de atendimento de passageiros, sem mexer em nada, até 2015. A pista de Campinas suporta, considerando a demanda do tráfego aéreo, até 2025. E temos ainda: o pátio de aeronaves também suporta, com as modificações que faremos, até 2025. Observe bem: o terminal do aeroporto que V.Exa. conhece, ele tem 34.644 metros quadrados, é enorme, imenso, e tem uma capacidade de 2,5 milhões de passageiros. Então, nós não temos a mínima dificuldade em relação a isso.

A sala de embarque, que estava com 1.060 metros quadrados, nós aumentamos agora para 2.260 metros quadrados. Lembra-se que já está uma instalação lateral à esquerda. V.Exa. chegando, atrás do *check-in*. Mais ou menos atrás do *check-in* você tem uma expansão que passou para 2.260 metros quadrados, o que é bem superior aos outros aeroportos. O desembarque tem 4 esteiras, que é pouco, vamos aumentar o número de esteiras, e tem 2.150 metros quadrados de desembarque, o que nos dá uma boa quantidade. E o *check-in* tem 32 posições, mais duas.

Agora vamos aos problemas. Primeiro, o *check-in*. Dentro daquele critério de espaços comerciais, o senhor observa que o desembarque tem maior área que o embarque, que o *check-in*.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Perfeito.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Está certo? Não tem sentido, mas, no entanto, já há aquela estruturação. Então, o que é que nós fizemos? Lado oposto ao *check-in* tem lojas das empresas. Mandamos retirar aquelas lojas das empresas para aumentar o retro *check-in*, ou seja, a capacidade de filas, porque, não obstante você ter uma solução longitudinal para 32 posições, você não tem profundidade, o que daria uma crise muito grande em relação a isso.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Essa é uma decisão tomada, Ministro?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Já.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Já tomada?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Já foi inclusive determinado, que é exatamente aquela parte do *check-in*. V.Exa. conhece ali.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Conheço, conheço.



**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Lembra que tem ali 3 metros que são ocupados na profundidade com essas lojas.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Perfeitamente.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - A aviação comercial no pátio tem 11 locais — V.Exa. mostra que tem 11 locais —, sendo que sete, desses onze, tem mais seis que são ocupados pela aviação geral. Então, nós determinamos obras para que fazer com que a aviação geral se desloque para trás e aumentem os pátios das aeronaves de transportes de passageiros. Não estou me referindo àquele pátio longitudinal da aeronave de carga, que fica na outra ponta.

Bem, o que nós queremos fazer e o seguinte: nós precisamos de ônibus para acesso aos aviões, já que o sistema não é de *finger*. Primeiro dado. Segundo, temos um estacionamento para 800 vagas, precisamos ter um estacionamento de 800 vagas. Também já se está trabalhando nesse sentido no emergencial. E as obras, temos pista de pouso e táxi para fazer... A pista de táxis de Viracopos não está boa. Temos que mexer na pista de táxi de Viracopos; nós temos que mexer no pátio; mexer no ajustamento do terminal na parte simples do *check-in*; mexer no estacionamento para possibilitar 800 vagas; e aí, no emergencial, agora é o *check-in*. Com isso, nós demos condições de operacionalidade em relação ao desafogo da região central da Grande São Paulo.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Esses 21 vôos que o senhor disse que vai transferir para lá, isso está decidido?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Por ora, os 21 vôos ainda estão operando em Guarulhos, e provavelmente nós vamos deslocar isso no final do ano, para começar a consolidar Viracopos.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Eu fiquei sabendo, Ministro, que parece que as empresas não querem fazer isso.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Claro, que eu sei que não querem.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Não querem, por quê? Porque eles teriam que montar um novo grupo de gestão administrativa...

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Claro.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - ...dentro do aeroporto.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Lógico.



**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Agora, o senhor disse claramente que vai estabelecer a lógica do interesse...

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Em cima da malha aérea.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - ...em cima da malha aérea...

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Exatamente. Esse é o sentido. Esse é o sentido.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - ...e não dos interesses das empresas. É claro que compreendo perfeitamente, o senhor tem toda uma lógica aí para trabalhar...

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - E o Governador José Serra...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - ...e essa questão é importante ser pensada.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Está certo. E o Governador José Serra também já entrou em entendimento conosco que teremos que fazer uma pista expressa, usando a Bandeirantes, fazer uma pista expressa de Viracopos até a entrada de São Paulo. Depois, você entra no trânsito normal de São Paulo. E para que no futuro possamos ter um trem, uma linha de trem com Viracopos, e aí você descontrai.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - E aí vou fazer uma pergunta em seguida, Sr. Ministro.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vanderlei Macris...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Essa questão...

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Em segundo lugar, a desapropriação.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Isso.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Essa nós estamos examinando para médio prazo, não é coisa imediata. Houve uma concentração, porque isso aconteceu isso em Guarulhos também: quando se anuncia a possibilidade da construção da pista, o que acontece? Há um deslocamento de pessoas que vão para... invadem a área correspondente à pista, para assegurarem indenizações futuras.



**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Mas, ali, Ministro, se não houver uma decisão agora, vamos passar por esse mesmo problema...

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Claro. É o que nós estamos tomando.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - ...que já passamos no passado naquele aeroporto e também no Aeroporto de Guarulhos.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Exatamente. É o que eu combinei com o Dr. Hélio, Prefeito de Viracopos nesse sentido. Estamos estudando essa possibilidade.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Porque aí eu entendo, se me permite mais uma vez, que ali precisa de uma decisão rápida de desapropriação daquela área, sob pena de congestionarmos, mais para a frente, todo o sistema novamente.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Perfeito. Perfeito. Nós estamos caminhando nesse sentido.

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

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Eu tinha mais 10 minutos no tempo?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não, eu preciso pedir a concordância dos Srs. Parlamentares e das Sras. Parlamentares, porque o Deputado Wolney Queiroz está inscrito, mas ele está inscrito aqui em décimo quarto lugar.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Há, não é quarto lugar?

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

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Tudo bem, Presidente, eu não vou insistir. Eu tinha mais perguntas, eu gostaria muito de debater esse assunto, até porque existe a questão do transporte também, Presidente, que...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Quando chegar a vez dele ele pode ceder o tempo dele para V.Exa.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - ...Acho que tinha sem dúvida uma alternativa muito clara para resolver esse problema de infra-estrutura aeroportuária em São Paulo.

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





**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Existem soluções, o Ministro está correto, acho que existem algumas demandas a serem resolvidas. Espero que o Ministro, com a autoridade de gestão que lhe deu o Presidente Lula, possa ter autoridade também sobre os recursos, para poder fazer os investimentos necessários. Com certeza, Ministro, agradeço muito. Eu gostaria de continuar debatendo. Tenho mais algumas perguntas, mas eu deixo para depois.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos para o próximo inscrito, o Deputado Miguel Martini, começando às 15h.

**O SR. DEPUTADO WOLNEY QUEIROZ** - Sr. Presidente, vou pedir desculpas, porque eu me equivoquei, não foi intencional, achei que era o quarto inscrito realmente, senão teria cedido meu tempo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não, não tem nem que pedir desculpa, porque eu nem percebi que V.Exa. tinha dito que era o quarto. Eu fui olhar na ficha aqui e vi que era o décimo quarto.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Mas, ele é o quarto ou décimo quarto? Agora, eu estou ficando curioso.

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

Deputado Miguel Martini, começando às 14h50min e terminando às 15h.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Já vai virar 51 e V.Exa. me dá mais 1 minuto.

Sr. Ministro, primeiramente, eu gostaria que sua assessoria já anotasse uma demanda que trago aqui, que eu acho que foi um descuido. Vemos que a INFRAERO, Sr. Ministro, está prevendo fazer *upgrade* nos ILS de Porto Alegre, Curitiba, Guarulhos, Viracopos, Rio de Janeiro e Brasília, e deixou de fora o aeroporto de Confins, e a demanda é exatamente essa, que o Aeroporto de Confins, que vai ser necessariamente uma alternativa para *hub* de passageiro e de carga, ele ainda não possui um ILS na pista 34. Então, a demanda é que seja instalado um ILS na pista 34 e que seja também incluído como *upgrade* para o ILS CAT II na pista 16, uma vez que as condições de Confins são similares às de Brasília, e Brasília está previsto com.... A 16 tem ILS CAT I.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Um?

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Um.



A 34, que a partir de agora, quando começa o período chuvoso, a pista muda também, e não tem nenhum ILS.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Sei, sei.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Então, seria ILS para a pista 34, o CAT II para a pista predominante, que é a pista 16. Esse é o pedido que nós gostaríamos de fazer, porque, já que vai fazer seis, Confins, sendo esse grande potencial de alternativa para a malha aérea brasileira, precisaria estar contemplado.

Em segundo lugar, o Deputado Vanderlei Macris traz uma questão, e mais uma vez Confins se apresenta como uma grande alternativa. Pela posição geográfica de Confins, ele está melhor localizado para ser um *hub* de carga também, e como vai ser necessário...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Ministro, o Vanderlei Macris é de São Paulo e o Miguel Martini é de Minas Gerais, viu? Leve em consideração.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Não, mas estamos discutindo apenas termos técnicos. Aqui não há nenhum interesse bairrista. É que essa é uma realidade. Ontem também a nossa CPI, uma Subcomissão da CPI foi ao Aeroporto de Confins e pudemos constatar aquilo já se conhecia, mas outros Deputados também puderam constatar toda essa riqueza, esse potencial que tem. E quando o Ministro usou a palavra, disse que no PAC só está previsto ampliar o estacionamento de Confins. Tem um pouco mais para fazer, Ministro. É pouca coisa. Nós precisaremos de mais 600 metros de pista, e isso dá em torno de 8 milhões de reais; estacionamento, V.Exa. já falou; precisaríamos apenas de 8 a 10 milhões para duplicar a capacidade do terminal de passageiros de Confins. Se fosse para esse terminal de carga, trazendo de Viracopos para Confins, o cálculo que se faz lá é em torno de mais 20 milhões, ou seja, o valor é pequeno comparado ao grande benefício, e, além do que V.Exa. já conhece, que Confins é um dos poucos aeroportos que sem problema nenhum pode crescer para receber 40 milhões de passageiros/ano, porque na planta já está previsto isso, o que precisa é um planejamento para que isso seja feito.



E visitamos inclusive o DTCEA, um controle de vôo com radares extraordinários, com equipamentos extraordinários e que teria condições de atender a essa nova demanda.

Uma outra questão é que eu queria ponderar com V.Exa., quando V.Exa. diz que Brasília ficaria encarregada de ser o *hub* do Norte e do Centro-Oeste, Brasília tem um grave problema que é o estacionamento das aeronaves. Eu já pousei e muitos devem ter pousado e ficaram no *taxiway* esperando. Como essa é uma solução a curto prazo, Confins tem perfeitas condições de atender não só o Nordeste, mas também o Norte neste momento, sem sobrecarregar, sem um investimento muito maior.

Então, essa era a ponderação que se poderia fazer, porque para Brasília ser essa opção tem que se fazer TPS e para fazer TPS você faz em outros lugares também. Mas nesse primeiro momento Confins oferece essas melhores condições. Então, essa é a parte da infra-estrutura.

O que eu queria ponderar com V.Exa. é que, quando V.Exa. fala que a Secretaria de Aviação Civil será criada e V.Exa. diz que a INFRAERO, o DECEA e a ANAC ... Eu sei que V.Exa. está pensando na modificação que vai ser feita na lei da ANAC. A ANAC hoje, como agência de Estado, e V.Exa. como jurista sabe muitíssimo melhor que todos nós aqui, está assumindo funções de Governo, como agência de Governo, e isso precisa ser urgentemente separado da ANAC, para que esse órgão que vai sair, com essa função executiva, aí sim ele esteja subordinado a essa Secretaria da Aviação Civil. A ANAC, de acordo com a legislação, não se submete, não se subordina. Enquanto ANAC não poderia fazer isso. Mas é necessário isso que V.Exa. está dizendo, o que precisa é fazer essa separação, o que é uma agência reguladora, a Lei nº 11.182 precisa ser modificada, e deixar com esse antigo DAC, aquilo que era competência do antigo DAC para essa agência, porque aí é um papel do Poder Executivo.

Em segundo lugar, ou em quinto lugar, sei lá, eu tenho preocupação, Sr. Ministro, ...

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Sim.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - .. com a continuidade. V.Exa. sabe perfeitamente que tráfego aéreo se pensa no mínimo a médio prazo e a longo prazo,



e aí a minha preocupação é: esse modelo CONAC que foi pensado precisaria, no meu modo de entender, ser repensado. Ele, como um organismo de Estado que pensa as grandes políticas para o País, e aí inclui a aviação como atendimento dessas perspectivas ou desse planejamento de médio e de longo prazos, ela funciona, mas como um conselho de aviação civil, aquele número de Ministros que está ali, com a cabeça voltada para suas áreas, não será capaz de pensar um planejamento para a aviação civil.

Daí, eu acho que a Secretaria Geral talvez e aí, sim, o COTAER, que é um órgão do CONAC e que dá os subsídios talvez pudesse ser pensado como esse organismo, mas não o CONAC da forma como está, com o modelo que está.

Sobre a questão do tráfego aéreo, o que percebemos lá atrás é que houve uma desarticulação do sistema de aviação civil quando se separou a INFRAERO, quando se separou o DECEA, quando se separou o DAC. É preciso que não seja apenas o Ministro Nelson Jobim, que está enxergando e está fazendo essas proposições, mas que esse 3 atores, sob um único gerente, por um processo legal, tenham uma permanência de modo a que não sejam trocados ao sabor do Ministro da Defesa. Acho que eles precisam de uma estabilidade maior, da mesma forma que a agência reguladora, não como está, mas como a agência reguladora, precisa para dar estabilidade, porque a aviação civil, e todo mundo sabe disso, é extremamente estratégica para o País.

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

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Então, eu queria ouvir V.Exa. se manifestar a respeito disso. Quer dizer, sei que V.Exa...

A defesa que eu faço aqui é que, enquanto o antigo Ministério da Aeronáutica fazia isso, e fazia muito bem. Quando se tirou do Ministério da Aeronáutica e se separaram esses atores, os problemas foram se avolumando. Claro, há falta de investimento, há uma série de problemas legais nisso, mas eu acho que quem tem expertise tem que ser aproveitado. Percebo que V.Exa. está fazendo isso, mas eu acho que precisaria de um marco legal para regular isso e não deixar que ficasse apenas ao sabor do Ministro da Defesa.

Era isso que eu queria ouvir de V.Exa.



**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Agradeço ao nobre Deputado. As suas observações sobre Confins foram anotadas e, no que diz respeito à relação da Secretaria de Aviação Civil, que estamos implementando no Ministério da Defesa com a ANAC, é bom ter presente o seguinte: essa Secretaria, além das funções que desempenhará, terá uma função principal, que é ser a Secretaria Executiva do CONAC. A legislação determina, no art. 2º, que: *“Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil”*. Ou seja, a ANAC tem uma função regulatória e fiscalizatória, e ainda cabe à ANAC, vejam, no que diz respeito ao art. 3º, diz assim: *“A ANAC, no exercício de suas competências, deverá observar e implementar orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo Conselho de Aviação Civil”*. Ou seja, o que tem de ficar claro é que a ANAC não tem que formular políticas públicas. As políticas públicas são definidas pelo Conselho. Mas o Conselho, que é um Conselho amplo, precisa ter uma secretaria que execute essas decisões. O Conselho estabelece o elo de ligação entre o Conselho e as três grandes estruturas básicas: a estrutura regulatória e fiscalizatória, que é a ANAC; a estrutura da infra-estrutura aeroportuária, que é a INFRAERO, e mais o DECEA, que é a do tráfego aéreo. Daí por que se cria a Secretaria de Aviação Civil com 3 departamentos, que terão interface com essa situação. Agora, veja bem: uma coisa é você ter autonomia para regular e fiscalizar; outra coisa é você formular políticas. E aí é que está o equívoco, na formulação de políticas, porque inexistente a formulação de uma política de aviação civil. Por outra parte, é importante ter presente que a presença no CONAC do Ministro da Fazenda, do Ministro do Planejamento, do Ministro Chefe da Casa Civil e do Ministro do Turismo é importante pelo comprometimento desses Ministros nas decisões do CONAC, porque senão tu descola, você descola o CONAC das estruturas necessárias de implementação de recursos — Planejamento e Fazenda.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Permite-me, Ministro? O problema está é que alguém tem que levar para o CONAC as...

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Que é a Secretaria da Aviação Civil. Será ela que vai formular as pretensões e fazer os estudos de natureza econômica necessários para as instruções do CONAC.



**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Então inverte-se o processo? Não é a Secretaria que executa o que decide o CONAC?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Veja bem, a Secretaria vai ter a função de execução das decisões do CONAC. O senhor está perguntando agora como são formuladas essas decisões. Então eu vou ler. Nas competências dessa Secretaria está exatamente o problema da fixação dessa estrutura, em que terá competência para formular e sugerir ao CONAC soluções; faz os estudos de natureza econômica, regulatória e fiscalizadora e sugere ao CONAC determinadas diretrizes. Então você vai ter uma linha de atuação, porque hoje não tem. Na verdade, o que acontece? Se convoca uma reunião no CONAC, os Ministros vão, mas não têm nenhuma instrução a respeito do assunto.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - É que a cabeça deles está em outra coisa, não está em tráfego aéreo.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Não sei se está em outra coisa, porque tem que entrar na cabeça...

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - O do Planejamento está pensando no Planejamento, o da Fazenda está pensando na Fazenda, a aviação civil quem está pensando são outras pessoas.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Não, mas não é tanto assim, não é tanto assim.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Miguel Martini, vamos agradecer a participação de V.Exa...

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Ele só vai concluir, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vou deixar o Ministro concluir.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - O problema todo é que vamos ter, com essa Secretaria, essa possibilidade de se ter esse tipo de instrução, ou seja, alimentação, porque não tem. Na verdade, V.Exa. tem razão, ou seja, as reuniões foram tomadas pelo CONAC foram emergenciais. Do que agora precisamos é formular essa política, e para isso precisamos ter uma base, e a base seria a Secretaria de Aviação Civil.



**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Eu só acho que a ANAC precisa ser separada como agência reguladora...

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** – Não tem problema nenhum.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - ... e uma outra parte a parte executiva. Eu acho que se não fizer isso...

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Não tem problema nenhum. Ela não tem capacidade formular regulação, ela executa diretrizes.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vou passar a palavra ao nobre Deputado Otavio Leite, começando às 13h04min e terminando às 15h14min. Deputado Otavio Leite com a palavra.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Sr. Ministro, cumprimento V.Exa., em que pese indiscutivelmente, nesse contexto, ser flagrante a ausência de gestão administrava governamental sobre o setor aéreo, de há muito ouvimos essa expressão que virou de domínio público, “crise aérea”. Eu queria deixar registrado inicialmente, Sr. Ministro, que para nós outros, no fundo, no fundo, na essência, essa é uma questão de Estado muito mais que uma questão de Governo. É um setor que tem que funcionar sem arritmias, com um nível de tranquilidade que perpassa os Governos.

Sr. Ministro, eu devo lhe confessar que fiquei perplexo quando estive com outros colegas, próximo ao recesso, numa reunião na ANAC, em que pudemos ali constatar, numa reunião em que estavam presentes INFRAERO, Ministério da Aeronáutica e os 5 dirigentes da ANAC, a total ausência de concatenação. Era como que se fosse ali... A boa-fé das pessoas, indiscutivelmente... Não estou aqui questionando isso. Acho que todos querem contribuir. Mas ali estávamos diante do setor a que legalmente se impunha o comando das operações de enfrentamento da crise, e o que observamos, pudemos extrair, foi uma, por que não dizer, beligerância interna. Explícita ou implícita, velada ou não velada, mas o fato é que não havia concatenação nem rumo, nem comando, nem diretriz. Era uma discussão como se fosse uma assembléia, meramente, e as providências não vinham sendo tomadas ou eram frágeis, enfim. Então, o advento da vossa presença à frente do Ministério foi saudada por todos por nós, haja vista a vossa experiência, militância, enfim, condição de poder ajudar o Brasil a dirimir, a superar os problemas.



Então, eu queria, à luz basicamente do que têm sido as nossas preocupações e a nossa participação na CPI, pegar 3 ou 4 pontos rápidos para transmitir ao senhor, para sua avaliação, seu discernimento.

Controle do tráfego aéreo. Ficou caro que é necessário se promover uma auditoria em relação ao *software* do tráfego aéreo brasileiro. Por 2 ou 3 ocasiões, eu aqui expressei a sugestão de que se convocasse a universidade brasileira; temos centros de excelência em análise de sistemas suficientemente aptos, para lá de aptos, numa dimensão *master*, para ajudar a verificar se o *software* é de fato invulnerável. O *software* tem que ser o mais eficiente possível para que seja invulnerável, inclusive à falha humana — essa que é a questão — porque até hoje o drama da vertical Brasília, de 37 para 36 mil pés, que automaticamente foi inserido no painel, é algo que não teve resposta. Então, esta é uma sugestão: chamar a universidade brasileira para isso.

O senhor falou da idéia de Campo de Marte se conectar com o Aeroporto Jacarepaguá numa opção “b” em relação à ponte aérea Rio—São Paulo. Devo dizer, Sr. Ministro, que, no Rio de Janeiro, esse assunto foi trazido à baila não agora, mas antes, e as pessoas têm claro que aquele cone de aproximação do Aeroporto Jacarepaguá se traduz em muita preocupação, haja vista os condomínios que por lá estão. Então, há uma evidente repulsa e não apoio da população da região a uma solução de utilização de Jacarepaguá para uma aviação comercial maior. Agora, por que não aproveitarmos, no instante em que se discute toda essa questão da infra-estrutura e dos papéis dos entes que, na esfera pública ou privada, atuam sobre ela, para discutir Santa Cruz ou Campos dos Afonsos, que são duas importantes posições de pistas que nós temos na região do Rio de Janeiro?

Agora, nós estamos... Quem estiver na Barra da Tijuca hoje, está a 20 minutos do nosso glorioso maestro Antonio Carlos Jobim, o nosso Aeroporto Tom Jobim, e sobre ele eu quero centrar agora as minhas ponderações.

O senhor nos trouxe um dado que é lapidar: dos 1.296 vôos possíveis de serem executados naquele aeroporto, entre pousos e decolagens, se utiliza apenas 30%. É a média mais ou menos. Há um potencial formidável a custo, em que pesem as idéias que aqui estão sendo trazidas, porque São Paulo precisa de uma solução, Minas tem uma participação, Confins tem uma participação, mas o que nós estamos





falando é de um aeroporto que está pronto. É lógico que o Terminal 1 do Aeroporto do Galeão precisa de uma reforma.

Aliás, devo dizer a V.Exa. que procurei, por todos os meandros do Orçamento da INFRAERO para investimento, e não encontrei um centavo para o Aeroporto Tom Jobim. Aliás, votamos uma MP recentemente para 350 milhões novos para a INFRAERO e não tinha um centavo para o Tom Jobim. Eu estou à procura desses valores que, segundo dizem, são necessários na ordem de 150 milhões para o Tom Jobim. O fato é que o Aeroporto Internacional Tom Jobim pode muito bem ser uma alavanca para a solução.

O senhor nos trouxe aqui uma proposta que foi trazida a público, está sendo amadurecida, discutida democraticamente, acho que a proposta V.Exa. está absolutamente adequada em jogar para a discussão geral uma idéia que tem lógica, que faz sentido, que ajuda a resolver o problema de Congonhas, que utiliza melhor, otimiza as estruturas aeroportuárias existentes no Brasil e, por conseguinte, no que se refere ao Aeroporto Internacional Tom Jobim, potencializa a sua utilização, que hoje está na ordem de 30, 40%, por aí, é isso que nós sabemos.

A Resolução 6 do CONAC, editada em 20 de julho, que cuida da reorganização do sistema, versa sobre os chamados acordos bilaterais e multilaterais e sugere que os novos não utilizem mais de Guarulhos e que, para os existentes, se promova uma reorganização, um reestudo, um reexame, para que se possa utilizar outros campos de pouso.

Então, a pergunta é a seguinte. Sim, uma nova malha se propõe. Essa malha, eu penso que agora o ponto final é identificar o prejuízo que ela pode trazer, como minimizar esse prejuízo às companhias, de alguma maneira, em benefício do usuário, sob a soberania da segurança e como, enfim, empreendê-la. Ao mesmo tempo, o que se pode trazer de novos equipamentos para a utilização da nossa aviação civil.

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

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - EMBRAER está no limite, nos próximos 2 anos, em termos de capacidade. V.Exa. dizia há pouco, e aqui por diversas vezes foi salientado esse aspecto, esse absurdo, porque, como as nossas empresas não



utilizam a EMBRAER? E a EMBRAER ganhando o mundo com competência, com qualificação. Eu acho que é a chegada a hora de reformatarmos esse aspecto, porque há uma formidável capacidade de expansão da aviação regional, por exemplo, e outros, de ponto a ponto também.

Então, queria, à luz da reformatação que V.Exa. está sugerindo, indagar: e os aparelhos? E as aeronaves? Sabendo que o mercado internacional está saturado, que depende de mil outros aspectos, porque a demanda prosseguirá crescendo. Vamos reformatar em nome da segurança? Sim, vamos apoiar o senhor no que for necessário, mesmo que isso venha a diminuir número médio de assentos ocupados. Essa é a discussão, e aí temos que encontrar mecanismos que sejam justos. Eu acho que esse é o princípio que norteia V.Exa.

O que nós podemos esperar, à luz da Resolução nº 6, no que diz respeito à utilização do Tom Jobim imediatamente na organização da malha aérea, no que diz respeito à utilização para vôos internacionais e para aquela migração para o Nordeste? Queria saber um pouco mais sobre isso.

Finalmente, deixo com o senhor uma cópia de um estudo que levantamos hoje sobre aquele ponto do controle de vôo, do espaço aéreo, que tem a ver com a segurança de vôo, o que tomou muito tempo da nossa discussão e era necessário. O Fundo da Aeronáutica, números de hoje, Sr. Ministro, tem 1 bilhão e 200 para esse exercício; na segurança e controle do espaço aéreo, 550 milhões. O que já foi gasto até hoje? Vinte e cinco por cento disso; 25% foi utilizado até hoje. Nós vínhamos martelando nesse assunto desde o início. Era de se supor que, em meio a uma crise, inclusive sobre a decisão do Governo de não contingenciar valores nesse setor, que se gastasse mais. Eu fico com essa dúvida que me acompanha desde o início da CPI. Por que não ir mais adiante? Na operação e manutenção, tem 400 milhões. Se gastou...

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

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - Empenhou-se 200, só se gastou 100; no desenvolvimento de novos sistemas, fechei: 138, só se gastou 40.

Enfim, queria passar ao senhor esses números, porque acho que hão de ser úteis à sua reflexão.



**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Deputado Otavio Leite, em relação ao controle de tráfego aéreo, nos referimos anteriormente à necessidade de levantar uma auditoria para efeito de apurar a consistência do sistema. A primeira coisa que se fez nesse primeiro momento foi fazer um levantamento sobre o fluxo de energia, considerando a questão emergencial de Manaus, em que havia um problema de redundância. Lembra daquela paralisação do CINDACTA IV? Era um problema de fluxo de energia. Então, a ELETROBRÁS fez um projeto, fez uma análise e uma vistoria completa nos 4 CINDACTA para efeito de fazer um projeto de redundâncias em termos de entrada do fluxo de energia e ter segurança em relação ao não apagamento. Ou seja, na queda de energia, você tem uma redundância possível. E, quanto aos demais, vamos trabalhar nesse sentido, estabelecer... Vejam, o CINDACTA IV, a origem estava no antigo SIVAM. O antigo SIVAM... Começou a disputa do SIVAM em 1995. Houve uma grande oposição em relação ao problema do SIVAM porque o SIVAM determinava alguma coisa importante para o Brasil, que era o controle do tráfego aéreo na Amazônia. Lembrem-se do projeto SIVAM/SIPAM, que depois acabou se convertendo no mecanismo relativo ao CINDACTA IV, que é o controle necessário em termos da defesa do tráfego aéreo da Amazônia. Já o problema do Jacarepaguá e Campo de Marte, o problema todo é o seguinte: todos querem que tenham presídios; mas ninguém quer que a sua cidade tenha presídios. Esse é um problema real. Ou seja, todos sentem necessidade de que você tenha um estabelecimento de segurança, um presídio, mas se você disser que esse presídio vai para o seu município, não mesmo; é no município do outro. O mesmo problema é em relação aos vôos. Não há dúvida nenhuma que, na circunferência ou na circunscrição de Jacarepaguá, não interessam os vôos porque não necessito. O problema é que nós temos que definir não só a questão de Jacarepaguá e Campo de Marte; podemos examinar a questão dos Afonsos, como também podemos examinar os outros, Santa Cruz, os outros aeroportos existentes. Agora, tudo isso passa pela seguinte lógica, que está vinculada ao problema do gasto. Nós não podemos nos preocupar com o quanto se gasta; nós precisamos saber qual o tipo de gasto existente. E o problema todo é que, se você não tem um plano global de malha aérea brasileira, se você começar a investir em aeroportos sem um conjunto, sem um plano diretor nacional, você acaba



tendo grandes despesas e tendo aeroportos que acabam não respondendo à necessidade de uma malha aérea. Então, o nosso problema é definir essa política de aviação civil; definir as estruturas de malha aérea que têm que ser definidas também com as empresas. Nós temos que dar suporte às empresas e intervir nesse mercado no sentido de financiar, por exemplo, a aviação regional, que foi destruída. Por que a aviação regional desapareceu? Porque a lógica foi a do *low cost* e das grandes aeronaves, digamos, com uma lotação superior a 80% e com a possibilidade de você ter mais de 150, 200 passageiros, dependendo do caso. Nessas hipóteses todas, você acabou com os pequenos aviões. Hoje nós precisamos retomar isso, mas nós só podemos retomar isso se for economicamente viável. Não se pense, por exemplo, que a gente poderá fazer uma aviação regional, estabelecer infra-estrutura de aviação regional e achar que as empresas vão otimizar essa aviação regional pelo fato de existir infra-estrutura. Vai depender da viabilidade econômica, que é o estudo que tem que ser feito via a chamada, o que eu estou chamando de Secretaria de Aviação Civil para definir essas regras. Então, vejam, quando se diz que se gasta muito, nós podemos dizer o seguinte: vamos gastar muito no setor aéreo. Aí a pergunta: mas gastar no quê? Vamos fazer um grande aeroporto na Amazônia? Ou seja, tudo está vinculado às necessidades. Os recursos são poucos; o que nós precisamos é organizar esse sistema, e é isso que nós vamos tentar fazer nesse curto prazo de que dispomos. Quanto ao Aeroporto Tom Jobim, o sentido é que nós possamos, com o Galeão, expandir o Galeão. Agora, os limites de expansão do Galeão está nos limites do tipo de passageiro que o Galeão pode produzir. E só o Galeão, alimentado pelo Rio de Janeiro, não resolve. Então, nós precisamos transformar o Galeão num *hub*, ou seja, trazer gente para lá para, de lá, distribuir. Essa é a lógica. Por que vejam: uma coisa é o Galeão ter um grande potencial, formidável potencial de infra-estrutura aeroportuária, com as mudanças que devem ser feitas. Outra coisa é ele ter potencialidade econômica para utilizar esse potencial formidável de infra-estrutura. Vamos distinguir bem isso. Uma coisa é você ter... O que nós temos que encontrar é um ponto de equilíbrio entre o tipo de potencial da infra-estrutura aeroportuária com as necessidades e com as estruturas econômicas dessa circulação. O que nós não podemos ter é um grande potencial de utilização no que diz respeito ao número de passageiros,



número de vôos, e um potencial zero, ou seja, diminuto no que diz respeito à infraestrutura.

**O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE** - As empresas já se manifestaram em relação a esse aspecto?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Eu vou agradecer a participação de V.Exa. Vou passar para a nobre Deputada Luciana Genro.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Sr. Presidente, só um esclarecimento. É só porque o tempo está extrapolando de forma generalizada. Então, daqui a pouco, vai começar a Ordem do Dia, e os Parlamentares vão perguntar... Ou o senhor reduz o tempo ou então dá um tempo de pergunta, um tempo de resposta, porque os nossos companheiros estão usando o tempo todo para perguntar, deixando o tempo...

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Na minha vez não, Deputado, por favor.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Não, eu estou apenas colocando que, até agora, 3 Parlamentares, os 3 extrapolaram, é natural. Mas não vai ter condição da gente perguntar.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Quando o Brigadeiro Saito veio aqui eu fiquei sem resposta, porque eu usei todo o meu tempo para perguntar.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - É verdade, Deputada Luciana Genro. Estava hoje me sentindo...

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Hoje o senhor está bonzinho, foi bonzinho com o Deputado Leite, será comigo também.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Eu estava me sentindo aqui injusto com V.Exa. no passado.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Está muito bonzinho ele.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Na verdade, o que eu deveria fazer hoje é o que eu fiz com V.Exa. naquele dia. Quer dizer, os 10 minutos que foram acertados entre nós são para perguntas e respostas. Então, abrindo exceção...

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Agora, o senhor vai aplicar a regra.  
(Risos.)



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Abrindo uma exceção para V.Exa., depois de sua intervenção eu vou aplicar essa regra. Eu acho que é a melhor maneira.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Eu vou tentar ser breve, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. tem a palavra.

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

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Terminando às 15h32.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Ministro, eu estive com o senhor, logo após a sua posse, e lhe entreguei um documento com uma série de propostas e sugestões para a questão do tráfego aéreo. Evidentemente, não vou lhe pedir para abordar todas essas questões aqui porque não tínhamos tempo para isso. Mas eu queria tocar em 2 aspectos que me parecem importantes.

Em relação à INFRAERO, naquele dia, na nossa conversa, uma das poucas frases que o senhor me disse foi que queria fazer uma limpeza na INFRAERO. Isso acabou se demonstrando como uma tentativa de mudança, como uma iniciativa de mudança na diretoria da INFRAERO. Primeiro, eu lhe pergunto a respeito dos problemas passados; das inúmeras denúncias que existem de corrupção na INFRAERO. Que medidas estão sendo tomadas em relação a isso? Segundo, o novo Presidente da INFRAERO responde a um processo no Tribunal de Contas, e também escolheu, como Diretor de Engenharia, um cidadão que ocupava o mesmo cargo numa empreiteira que presta serviço para a INFRAERO, uma obra de 13 milhões no Aeroporto de Garulhos, a Constran. O novo diretor é o Severino Pereira de Resende Filho.

Então, a primeira pergunta que eu lhe faço é essa. Eu acho que esse é um mau começo para uma proposta de limpeza na INFRAERO. Queria ouvir do senhor a respeito desse problema.

Segundo, em relação ao tráfego aéreo, o senhor disse que existem 3 problemas: infra-estrutura com a INFRAERO; a regulação com a ANAC e o espaço aéreo com o DECEA e a Aeronáutica. O senhor falou bastante a respeito da estrutura, da regulação, mas o senhor não falou nada a respeito desse terceiro problema, que é o espaço aéreo. Há um problema gigantesco por trás disso que,



neste momento, parece estar abafado, e está abafado por uma série de medidas que foram tomadas pelo Comando da Aeronáutica, inclusive mudança de regulamentos, que fizeram que os problemas surgissem. A partir do momento em que aconteceu o acidente da Gol, e os controladores passaram a seguir as normas de segurança à risca, o Comando da Aeronáutica tomou medidas repressivas e fez mudanças nos regulamentos, o que fez com que os controladores perdessem inclusive o poder de serem os responsáveis pelas medidas restritivas do controle de tráfego aéreo. Uma prerrogativa que era dos supervisores, dos controladores de tráfego aéreo, passou para o CGNA no Rio de Janeiro. Então, hoje, para se adotar medidas restritivas do controle do tráfego aéreo, que eram as medidas que vinham sendo tomadas naquele momento em que o Comando da Aeronáutica acusou os controladores de sabotadores, quando, na verdade, eles estavam cumprindo o regulamento, essas medidas não estão mais sendo tomadas.

O senhor disse que quer, inclusive, enfrentar, se for necessário, os interesses das empresas para garantir a segurança, o que eu louvo e o parabênizo, mas acho que também será necessário enfrentar o Comando da Aeronáutica para garantir a segurança do tráfego aéreo, porque o Comando está tomando medidas que prejudicam essa segurança no momento em que institui um regime de terror contra os controladores.

O senhor deve ter recebido a carta da Dona Lúcia, que é do Movimento das Famílias dos Controladores, na qual ela faz um apelo desesperado, pede sua ajuda diante de uma crise brutal pela qual passam os controladores, porque vivem em regime ditatorial. Inclusive, nos últimos meses, o número de fichas de apuração de transgressão disciplinar aumentou barbaramente por causa, por exemplo, de atrasos de 1 minuto. No mês de julho, foram 64 dessas fichas só em Manaus; em Brasília, em junho, foram 100 fichas de apuração de transgressão disciplinar numa tentativa de enquadramento a partir de prisões, de transferências e de punições que o Comando da Aeronáutica toma contra os controladores, o que, evidentemente, interfere no ambiente de trabalho e na necessária e imprescindível tranquilidade que eles têm que ter para fazer o seu trabalho, que é extremamente complexo e difícil. Além disso, o Comando também tomou medidas que mudaram o sistema de controle no que diz respeito, por exemplo, à proibição de contato de rádio com os



centros de controle para aeronaves em vôo abaixo de 3 mil metros. Não sei se o senhor tem conhecimento dessa medida, mas as aeronaves que voam abaixo de 3 mil metros não podem mais se comunicar com a torre de controle de Brasília, de Manaus e de Curitiba. Isso foi feito justamente para diminuir o número de aeronaves que os controladores cuidam para, superficialmente, dizer que eles estão controlando um número adequado de aeronaves quando existem outras que estão voando nessas alturas que simplesmente não são controladas. Isso afeta não só o controle do tráfego aéreo, mas a própria defesa aérea.

Essas são questões que me parecem ser fundamentais e que dizem respeito às medidas que foram definidas pelo grupo de trabalho interministerial, que apontou inclusive a necessidade da criação de um organismo civil subordinado ao Ministério da Defesa, com gestão própria, para ser o responsável pela gerência das operações aéreas da aviação civil no espaço aéreo brasileiro, o que significaria a desmilitarização do controle do tráfego aéreo. Esse grupo de trabalho, que contou com a participação do Ministério da Fazenda, do Planejamento, da AGU e do próprio Comando da Aeronáutica — que, evidentemente, não concordou com esse item, fez uma ressalva nos resultados do Grupo de Trabalho — foi determinado pelo Presidente Lula, cujas resoluções vêm sendo hoje ignoradas pelo Governo. Não pelo senhor, pela sua gestão, já vinham sendo ignoradas antes pelo Ministro anterior.

Então, gostaria também de lhe perguntar se o senhor pretende recuperar esse trabalho que foi feito pelo grupo interministerial e implementar essas propostas que, me parecem, foram construídas em um momento de crise aguda do tráfego aéreo civil no País; crise que, na sua agudeza, foi superada, mas que, no seu sentido crônico, continua, já que os mesmos problemas apontados pelos controladores, naquela ocasião, permanecem, e eles estão ansiosamente aguardando o seu posicionamento em relação a isso, porque o senhor é a última esperança de que possa haver uma solução para esse problema.

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

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Em relação à questão da INFRAERO, nos problemas passados, a técnica utilizada foi a seguinte. Nós precisamos resolver





os problemas futuros e não nos esquecer os problemas passados. Então, a Controladoria Geral da União — e precisamos blindar os novos diretores; blindar no sentido de que as questões passadas não contaminem as questões de gestão do presente e do futuro. Então, o que está sendo feito na INFRAERO é exatamente um levantamento de todo, uma sindicância global, plena da CGU, com os seus técnicos, junto também ao TCU, que tem outra modelagem de investigação, para fazer o levantamento de todos esses problemas referidos por V.Exa. Ou seja, a nova direção não vai fazer exame disso. Ela vai examinar para o futuro. O que estamos fazendo — a CGU, a Controladoria Geral da União, e o TCU — é o levantamento, as sindicâncias necessárias e a identificação dessas questões que são referidas que teriam existido na INFRAERO. Esse é o ponto. Em relação ao problema do Dr. Sérgio Gaudenzi, o Dr. Sérgio Gaudenzi tem absoluta competência em relação à sua capacidade administrativa; a questão, que está suscitada no TCU, é uma questão meramente formal, de organização. Ele demonstrou extraordinária competência de gestão na AEB, Agência Aeroespacial Brasileira. Com absoluta tranquilidade, conseguiu inclusive recompor um problema grave que nós temos que levantar, que diz respeito ao espaço aéreo brasileiro no que diz respeito à situação de cima. Quanto à nomeação do Severino Pereira, eu levantei todo esse problema, e eu, propriamente, não encontrei nenhum problema nesse fato. O que nos temos que lembrar é o seguinte: não significa que alguém que trabalha no setor privado não possa prestar serviço no setor público. O que não pode haver é o setor público ser utilizado por setores mandados do setor privado, o que não é o caso. Então, se for verdadeiro isso, nós vamos ter um corte brutal na sociedade brasileira, em que o poder público não vai poder utilizar altas competências do setor privado para prestar serviços no setor público. O que precisamos ter é instrumentos para evitar que esses personagens venham ser instrumentos das suas origens. Esse é o problema com que a senhora se preocupa, e isso nós temos que fiscalizar através de resultados e verificação. Agora, o que eu não posso é dizer o seguinte: veio, está no setor privado; conhece o tema, trabalha no tema e não posso utilizar, exatamente, onde eu preciso para cuidar do tema. Aliás, a dificuldade que nos estamos tendo é essa agora. Na INFRAERO não se conseguiu recompor tudo ainda; falta a Diretoria Financeira e... Qual é a outra, administrativa? Comercial. A Diretoria Comercial e a



Financeira não foram recompostas por termos dificuldades de encontrar pessoas que aceitam vir. O que também vai ser o caso, seguramente, já está sendo o caso, da primeira, e, agora, da segunda vaga, na ANAC. As pessoas não gostam de vir onde há problemas; elas gostam de vir onde há céu de brigadeiro — no caso específico, vocês vão convir comigo que, nessa questão de aviação civil, não temos céu de brigadeiro. Então, estou tentando recompor isso. No que diz respeito à ANAC, a tentativa, Deputada, é lembrar que nós precisamos ter, na ANAC, um conjunto que possa ter capacidade regulatória, ou seja, que conheça a regulação — não necessariamente que conheça o setor, mas conheça o sistema de regulação da perspectiva econômica; ter alguém que conheça o setor, ou seja, que seja um especialista em transporte aéreo; além disso, ter, como elemento fundamental, alguém que possa ter o conhecimento legal dessa temática toda. Ou seja, você cooptaria, com isso, o aspecto técnico, que fundamenta a decisão e limita a decisão regulatória, e o fundamento legal, que também limita as decisões de regulamentação e fiscalização. Com isso, é que nós estamos... Agora não é fácil. É curioso, sabe que você... Quem mais comenta os assuntos é aquele que normalmente não tem vontade de enfrentar os assuntos. Isso nós verificamos. Os grandes analistas dos problemas são os analistas acadêmicos, ou seja, são aqueles que fazem as análises mas, na hora que você chama — vem, cá vamos mexer nisso aqui — não, não posso a família não deixa etc. Lembro-me do meu tempo de estudante, em que nós respondíamos, resolvíamos o problema do mundo nos bares, jogando pauzinho, e, depois, íamos embora e estava resolvido. Ou seja, nós temos realmente dificuldades, no que faço um apelo para que possamos trazer gente competente para fazer essas obras no setor público. Quanto à questão do tráfego aéreo, efetivamente, é o terceiro tema que vou examinar agora, ou seja, vou começar a discutir esse assunto. Estamos indo ao Haiti. Haverá uma reunião com o Ministro da Defesa do Haiti, examinar também o problema das forças aéreas do Haiti. Na volta, ou seja, no dia 6 de setembro, a partir daí, eu vou examinar o problema dos controladores. Agora, vou deixar clara uma coisa: não tenho nenhum *parti pris* em relação aos controladores ou à Aeronáutica, mas há um problema que temos que deixar muito claro: é saber se o poder que têm os controladores pode ser utilizado para as questões corporativas. Ou seja, o conflito que se estabeleceu entre a



Aeronáutica e os controladores foi que, num determinado momento, na concepção da Aeronáutica, o poder de que dispunham os controladores estava sendo utilizado por motivos corporativos.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Mas, na concepção dos controladores, eles estavam utilizando esse poder em defesa da segurança aérea!

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Eu posso continuar? Esse é o discurso retórico que eu quero constatar. A pergunta é saber se realmente é isso ou se era o uso desse poder para fazer com que se resolvesse problemas salariais, conflito legítimo. O que não podemos é nos emocionar em cima do conflito. Tratar o conflito tal como é posto e tentar encontrar uma solução que seja arbitral, não arbitrária, em termos de solução. Agora, uma coisa é certa: não podemos permitir que nem um lado nem o outro prevaleça em detrimento do interesse da aviação civil como um todo no serviço prestado pelo País. Então, fique tranqüila. Inclusive, oportunamente... Naquele documento que a senhora mandou, há algumas sugestões que, efetivamente, eu não acatei. A senhora pretendia o bloqueio do Aeroporto de Gongonhas, lembro-me disso, o que seria um desastre em termos de funcionamento. Mas fique certa de que a senhora será convidada para uma conversa, provavelmente, lá pelos dias 10 ou 15, depois que eu coligir os dados, porque eu preciso ouvir as versões. É exatamente o mecanismo que eu estou utilizando em relação às empresas aéreas. Há um sindicato que representa as grandes empresas que leva as suas reivindicações. Eu pego as reivindicações e envio para o setor regional, das aviações regionais, para eles examinarem as críticas e vice-versa, e aí será definido claramente onde está o conflito econômico. Depois, submeto esse debate a um setor econômico, que conhece o problema para identificar onde. Porque nada é gratuito. Absolutamente, nada é gratuito. Dizia-se aqui, na Câmara, que jabuti não sobe em árvore; se está lá é porque alguém colocou. Então, precisamos saber onde está o jabuti e quem colocou para tentar compor esse assunto. Agora, sem emoção. Eu posso dizer, com absoluta tranqüilidade, que eu não me emociono com nada disso. Já cruzei muitas situações. Porque nós precisamos resolver o problema, e eu estou disposto a resolver, a enfrentar. Se eu tenho condições... Ou seja, o Presidente Lula me deu condições no sentido de definir os quadros que vamos fazer, e o que fazer, sem ingerência no que



diz respeito a quadros políticos e não políticos etc. Porque veja: uma coisa é alguém, da área política, sugerir nomes; outra coisa é achar que essa sugestão tem que ser acatada. São coisas completamente diferentes. Vários colegas de vocês, enfim, políticos, partidários, enviaram-me sugestões. Examino, descarto; examino, não descarto, mas nada de pensar que aquela indicação seja uma... Mas a confusão que está é que toda vez que alguém indica sente-se por direito de ser acatada a sua indicação? Ou não é assim? É. Então, neste caso, a INFRAERO, não teremos. Então, eu pediria um pouco de paciência a V.Exa. Nós, lá pelo dia 15, vamos ter uma conversa aprofundada do assunto. Agora, neste momento, eu não tenho condições de debater o assunto, não conheço os lados, as versões, as diversas versões. Eu estou aqui com uma carta que foi entregue pelo Movimento de Mulheres, tem aqui 2 situações. Eu vou levantar tudo isso e aí vou começar a examinar um pouco.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Agradecendo a participação da nobre Deputada Luciana Genro...

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Só vou lhe pedir que o senhor receba o Movimento das Esposas, a Associação dos Controladores, a federação, porque eles têm muita capacidade técnica também para colaborar nesse processo.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Concordo. Eu vou fazer isso. Vou fazer isso. Agora, veja, eu só posso receber no momento em que eu tiver um levantamento. Se não, é uma conversa de surdos.

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

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Vão dizer um assunto que eu não estou entendendo, eu finjo que ouço, eu respondo... Aquela coisa que é muito comum: as pessoas que não conhecem o assunto têm vergonha de dizer que não sabem, aí, então, respondem de uma forma enganatória; a pessoa que recebeu a resposta não entende a resposta, mas também finge que entendeu e, aí, V.Exa. sabe como isso acaba: acaba numa situação que não vai levar a resultado nenhum. Então, eu preciso, primeiro, me assenhorear, conhecer o assunto, que eu não conheço, para depois ter esse diálogo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - A Deputada Luciana Genro vai ter a devida paciência, porque ela está agora na versão ternura dela. (*Risos.*)



**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - A Deputada Luciana Genro é de Santa Maria. *(Risos.)* Há uma certa cumplicidade em tudo isso.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vamos passar ao nobre Deputado Pepe Vargas, começando às 15h39min, terminando às 15h49min.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, Exmo. Sr. Ministro Nelson Jobim, eu tenho 4 questões para levantar. Vou pedir escusas desde já se eu for aqui redundante em alguma questão já levantada. Tive que me ausentar por alguns minutos aqui da nossa CPI, porque nós estamos tendo, concomitante a esta, reunião da Comissão de Seguridade Social e Família. Eu era Relator de uma matéria lá, tive que ir lá para fazer o relatório. Então, talvez eu seja redundante em algum assunto aqui já levantado.

Antes de mais nada, queria desejar a V.Exa. um profícuo trabalho no Ministério da Defesa, uma Pasta extremamente importante para o nosso País. Pega o Ministério num momento de turbulências, mas desejo a V.Exa....

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Deputado, agradeço a V.Exa. a sua dedicação, mas lembro também que vinhos são bem-vindos.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - *(Risos.)* O.k. O Ministro faz referência ao fato de eu morar na região produtora dos melhores vinhos do Brasil.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Mas normalmente italiano, não é?

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - É verdade.

Então, são 4 questões. A primeira delas, salvo engano meu, V.Exa. falou que 151 vôos foram retirados do Aeroporto de Congonhas.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Cento e cinqüenta e um.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Desses 151, não sei se o senhor teria condições de dizer, quantos eram de aviação regional, por exemplo? Aí já vem a primeira pergunta: V.Exa. já tocou em algum aspecto sobre isso na parte da manhã? Como o Ministério está pensando essa questão do fortalecimento da aviação regional? Seria a primeira pergunta.

A segunda questão diz respeito à administração do controle do tráfego aéreo. V.Exa. fez referência, de manhã, a que nós devíamos avaliar se o controle do tráfego aéreo seria uma atividade de defesa nacional, também defesa do espaço aéreo. Eu penso o seguinte: obviamente, a defesa do espaço aéreo vai envolver



tanto a circulação geral de aeronaves como, eventualmente, aeronaves que passam a ter, digamos assim, uma certa prioridade militar de controle. Se em determinado momento o Estado brasileiro fizer opção por uma administração civil, há que se pensar, desde já, na transição. Então, eu penso que esse tema não vai ter como ser muito postergado. Nós precisamos definir se o Estado brasileiro pretende uma administração civil ou uma administração militar no que diz respeito ao controle do tráfego aéreo.

Particularmente, penso que, se a maioria dos países do mundo adota administração civil para o controle do espaço aéreo, talvez isso seja o mais indicado para a nossa situação. Penso que não há incompatibilidade entre uma administração civil no controle do espaço aéreo com esta solução, que, eu diria, foi até inteligente, no caso brasileiro, de ter um sistema compartilhado. Obviamente, num país que não tem todos os recursos, como o nosso, esse compartilhamento permitiu, sem sombra de dúvida, uma redução de recursos, de investimentos para a questão da infraestrutura, de equipamentos de detecção ou de comunicação. Então, acho que é possível, tecnicamente, haver esse partilhamento da infra-estrutura, para não encarecer, e termos lá uma administração civil do tráfego aéreo e, do lado, o Centro de Operações Militares. No momento em que o Controle de Tráfego Aéreo identifica uma determinada circulação de aeronave que passa a ter prioridade militar, repassa ao Centro, que já está ali do lado. Apenas para dizer que eu acho que vamos ter que tomar esta decisão, se é civil, se é militar, porque dela decorre uma série de questões.

Terceira questão. A ANAC tem autonomia por ser uma agência reguladora, por ser entendida como um órgão de estado e por não ser, portanto, um órgão de governo. Se V.Exa. pudesse percorrer um pouco mais, como é que ficaria a relação da Secretaria da Aviação Civil — é esse, se não me engano, o nome, e eu acho que é uma medida inteligente pensada no âmbito do Ministério dirigido por V.Exa. — com a fiscalização, que é da ANAC, na medida que, a rigor, a rigor, ela não teria uma subordinação administrativa a essa Secretaria? Dependeria fundamentalmente do CONAC, etc., etc.

E a última questão. Acho que, de fato, a decisão tomada pelo CONAC de redução de vôos em Congonhas é correta e acertada. Como o Ministério está



pensando a equação dessa questão? Se, de um lado, não nos interessa, vamos dizer assim, congestionar um determinado aeroporto, como estava acontecendo com Congonhas, como é que vai haver a compatibilização entre o não congestionamento de um *hub* desses e, eu diria assim, uma saudável e desejável redução das tarifas, desde que, obviamente, não afete a segurança, que é a questão fundamental? Porque nós precisamos aumentar o número de passageiros no transporte aéreo brasileiro. É muito pouco. É lógico que é preciso adequar a infra-estrutura, uma série de questões. Mas, de fato, o número de pessoas que utilizam o transporte aéreo no Brasil é muito pequeno, dadas as dimensões do nosso País. E menos gente usa também por causa dos preços, das tarifas. Então, movimentos que combinem medidas que possam permitir, dentro dessa situação de liberdade tarifária que as empresas têm, dentro de um ambiente de competição, de concorrência... Qualquer medida que vise, de um lado, preservar a segurança, porque é óbvio que a segurança vem em primeiro lugar, mas junto com a preservação da segurança traga mecanismos, meios, movimentos, políticas que ajudem na redução da tarifa, para que mais gente possa utilizar o transporte aéreo, é extremamente positiva, não só como medida de inclusão das pessoas do nosso País, mas também sob o ponto de vista da economia, por tudo que gera a possibilidade de um modal de transporte aéreo ter um crescimento desejável, com as empresas tendo um lucro compatível com a realidade de mercado, mas com tarifas, vamos dizer, módicas. Seriam essas as 4 questões.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Em relação à primeira, sobre a aviação regional, as categorias que estamos usando aqui são aviação geral e aviação regular. A aviação regular está incluída na aviação regional. Então, nós estamos tirando de Congonhas 136 vôos da aviação geral, ou seja, táxi aéreo, jatinhos, etc., etc. E da aviação regular... Aliás, nós estamos tirando 136 vôos da aviação regular e 66 vôos da aviação geral. Esses 136 vôos da aviação regular estão indo para Guarulhos, com a alternativa inicial Viracopos, para depois consolidar Viracopos, a partir do fim do ano, e os 66 vôos da aviação geral que estão saindo vão para Jundiaí. E com isso você começa a deslocar... Jundiaí tem um pequeno problema, nós vamos ter que fazer uma torre de controle, porque ele tem uma interseção com Viracopos.



**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Se V.Exa. me permite...

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Pois não.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - ...desses 136 que são da aviação regular, o que é aviação regional, o que...

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Ainda não está (*ininteligível*). Agora vem o problema dos *slots* das empresas. Então, aí começa a disputa das empresas em relação aos *slots*. E nós precisamos — aí vem o problema — lembrar que só poderemos estimular a aviação regional se nós tivermos vôos assegurados à aviação regional. Senão, não tem jeito, porque aí o empresário não vai investir na área e os bancos... O BNDES não tem condição de financiar a compra de aviões que vão ficar no solo. Então, você tem que ter uma estrutura de malha que nós temos que criar nesse sentido para estimular a aviação regional. Ou seja, a aviação regional a que eu me refiro, por exemplo, considerando o Rio Grande do Sul, Caxias. São Paulo. Isso aí é uma aviação regional. São zonas que interseccionam todo esse conjunto.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Quem faz hoje esses vôos lá são a TAM e a Gol. Não é (*ininteligível*).

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Não adianta você botar. Você tem condições de botar aviões menores, você tem condição de trabalhar nesse sentido. Em relação ao problema do espaço aéreo, nós temos o seguinte: uma coisa que é necessariamente militar é a defesa do espaço aéreo. O tráfego aéreo, que é o tráfego civil, é que hoje está sendo controlado pelo DECEA. Então, a questão da discussão em relação a isso é nós encontrarmos uma forma de compatibilizar a defesa do tráfego aéreo, porque os usos são os mesmos. Eu não tenho nenhum *parti pris* em relação a civil ou militar. Nós temos que desenhar o modelo que melhor funciona. Agora, se houver, se fizermos uma alteração nesse modelo, evidentemente que você tem de estabelecer um período de transição longo, relativamente longo, para você transitar de um sistema para o outro em termos da desativação do lado militar sobre o lado civil.

Quanto à ANAC, o que nós temos? Foi boa a sua pergunta para esclarecer bem onde é que se insere essa Secretaria da Aviação Civil. Vamos deixar claro: a ANAC é autônoma para fiscalizar e regular. Mas os verbos fiscalizar e regular são





transitivos. Em sendo transitivos, não cabe a ele identificar a transição. O objeto direto, no caso, é formulado pelo CONAC. Então, a Secretaria da Aviação Civil, em relação à sua pergunta, alimenta, alimentará o Ministério da Defesa — o Ministro da Defesa, aqui, no caso, é o Presidente do CONAC —, elaborando estudos e preparando informações relativas aos assuntos da aviação civil em todo setor: econômico, etc., etc. Isto instruirá a proposta de discussões junto ao CONAC, mas não naquele negócio que o sujeito chega e está tudo pronto, coisa que nós já conhecemos, principalmente, no Congresso Nacional: os líderes decidem, nós votamos. O fato é que, no caso específico, se mandariam dossiês a cada um desses integrantes, mas privilegiando o setor. Aquela decisão, se tomada pelo CONAC, repercutirá na Fazenda no seguinte modelo. Então, vai a observação ao Ministro da Fazenda, onde é que está a participação da Fazenda em termos de conseqüências. De outra parte, tomada essa decisão, tomada a decisão que seja, essa decisão é uma decisão que cria o objeto direto das atividades regulatórias e fiscalizatórias. Correto? A Secretaria da Aviação Civil não tem, efetivamente, digamos, hierarquia administrativa em relação à ANAC, nem deve tê-la, mas ela terá condições de informar onde a ANAC está cumprindo e deixando de cumprir. Ou seja, é uma contraface, porque não tem hoje, hoje você não tem transparência nenhuma no processo de execução das coisas. Ou tem? Não tem nenhuma transparência, porque você não tem zona de redundância. E esta Secretaria funcionaria com isso, Deputado Pepe Vargas, funcionaria como elemento de identificar o cumprimento das diretrizes e determinações do CONAC por parte dessa situação. E se descumprido for e o Congresso rejeitar o veto, autoriza a destituição. Aí, o diretor tem uma espada de Dâmocles em sua cabeça, porque senão não funciona. Você sabe muito bem o que é isso. O senhor, que foi Prefeito, sabe muito bem: nomeia um cidadão para um órgão autônomo, está tudo muito bem antes de nomear. Depois que nomeia, o sujeito diz: *“Não tenho observação nenhuma em relação a isso”*. Foi o que aconteceu com a criação da ANAC, o brigadeiro Godinho era do DAC. Quando houve a transição, não houve transição coisíssima nenhuma, ou seja, o brigadeiro Godinho não foi procurado para fazer a transição com a ANAC das funções que foram absorvidas pela ANAC do antigo DAC. Não houve nada. Por quê? Porque somos autônomos. E criou uma espécie de situação...



**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Se me permite Ministro, se nós não modificarmos a Lei 11.182, isso que V.Exa. quer não será alcançado. Temos que retirar algumas atribuições da ANAC.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Claro, é lógico, é lógico, mas, veja, uma coisa é começar a fazer funcionar, outra coisa é criar um mecanismo, porque o que nós queríamos deixar claro é que nós precisamos desenhar um modelo que funcione independentemente de quem esteja em comandos, que funcione com tranqüilidade, ou seja, que as transições não sejam traumáticas no sentido de que muda a personagem, muda... É a mesma coisa que nós conhecemos perfeitamente na área do Poder Judiciário. Quando eu estava naquela região, eu me lembro de que, quando mudava o Presidente do Tribunal de Justiça, que tinha mandato de 2 anos, mudava todo o mundo. Mudava o Secretário-Geral e aí (*ininteligível*) porque não havia uma memória de continuidade. E o que nós não temos na administração brasileira é aquela concepção de que muda Governo, pelo sistema presidencialista, tem que mudar toda a estrutura. E aí o que que acontece? Como a mudança da estrutura se inviabiliza pelo sistema de serviço público, você começa a aumentar cargo de confiança para efeito de conseguir estabelecer uma forma de controle. Não é possível mais, não há mais tempo para esse tipo de modelo. Então, a idéia era testar essa funcionalidade através de meios rápidos, um decreto do Presidente da República fazendo essa transformação da Secretaria da Aviação Civil, e lateralmente fazer a reestruturação institucional através... Porque se conflitam, os textos se conflitam. Votou-se a Lei Complementar 97 sobre o sistema do Ministério da Defesa. O Ministério da Defesa foi uma consequência de uma transição difícil entre você sair de um modelo que nós tínhamos, os Ministérios militares, para criar um Ministério civil controlando a Defesa. Esse problema tem que ser examinado da seguinte perspectiva: uma coisa é você ter um militar dentro do Governo, outra coisa é você ter um militar fora do Governo. O militar dentro do Governo executa junto à corporação as políticas de governo; o militar fora do Governo que represente a corporação é o representante da corporação junto ao Governo. Percebeu a mudança da lógica? Então, quando houve essa transição na legislação da definição do Ministério da Defesa, no Governo Fernando Henrique, as concessões foram



necessárias para instalar. Agora, chegou o momento de mudar isso, ou seja, reestruturando o Ministério da Defesa no que diz respeito à formulação das políticas.

Imagine o seguinte, permitindo só uma alinheazinha, Presidente. Imagine o seguinte: você tem uma formulação de uma política de defesa nacional que é uma definição retórica, que vale para tese de mestrado em qualquer curso aí de estratégia, mas isso não nos interessa, nós precisamos formular um programa estratégico de defesa nacional. E saber que modelagem do Exército nós temos. A pergunta, vamos botar como questão: o aquartelamento das forças militares do Exército se legitima no País ou se legitima na região amazônica e não na região do Centro-Oeste? O Centro-Oeste não requereria uma força estratégica de movimento rápido? Sem pretensão expansionista? O Brasil nunca teve expansão, a época da definição de fronteira já passou, Rio Branco encerrou esse assunto. O que nós precisamos ter é uma política de defesa meramente dissuasória. Dissuasória significa capacidade de inibir. Capacidade de inibir concentração de forças no Atlântico, tendo em vista essas plataformas da PETROBRAS, e capacidade de inibir a entrada no espaço aéreo brasileiro. Isso é o conceito de defesa. Agora, para fazer isso você precisa inserir esse tema como um tema da agenda nacional. Defesa da Amazônia não é da agenda nacional. Na Amazônia, por ora, nós temos na agenda nacional a questão indigenista, que é legítima, e a questão ambientalista, que também é legítima. A defesa nacional propriamente não está na agenda. Nós só podemos trazer para a agenda na medida em que isso se inserir no processo de desenvolvimento nacional, senão não adianta.

Ou seja, por exemplo, vamos supor, nós estamos falando em reaparelhamento necessário das Forças Armadas, mas eu não posso ter uma política de reaparelhamento das Forças Armadas cujos insumos básicos vêm do exterior, porque não tem força dissuasória nenhuma. O sujeito tem uma grande estrutura de aparelhamento das Forças Armadas, mas aí surge um problema, o sujeito corta o insumo... É a mesma coisa que você ter, por exemplo, um submarino nuclear, que tem uma capacidade dissuasória no Atlântico fortíssima, cujo combustível dependa do exterior. Basta cortar o fornecimento do combustível, e o senhor sabe muito bem, o primeiro conflito, o primeiro problema político que possa haver no mundo, no caso dos Estados Unidos, é cortar, proibir insumos militares ao



país destinatário. Pronto, acabou. Então, nós temos que pensar uma forma de termos uma indústria nacional de defesa. E essa indústria nacional de defesa só é possível como? Você tendo uma política de compras públicas. Ou você acha que você vai ter uma indústria nacional de defesa que se desenvolva sem política de compras públicas e que vai para uma licitação do modelo da Lei Geral de Licitações? E aí vem um estrangeiro e vende aquele negócio. E aí, como é que faz?

Você precisa ter políticas de integração latino-americana para que a indústria nacional possa ser fornecedora de determinado tipo de indústria de defesa. Todo esse conjunto tem que ser pensado. A partir do quê? Vejam, por exemplo, uma coisa que é discutida, em matéria de defesa, completamente equivocada, que é o problema do serviço militar obrigatório. Então, todo o mundo, grande parte dos nossos intelectuais referem o serviço militar obrigatório como sendo ele uma excrescência, que é melhor fazer uma força militar profissionalizada. Senhores, o serviço militar obrigatório é o grande mecanismo de inserir as Forças Armadas na Nação, através da alimentação que faz. Ou seja, as Forças Armadas foram usadas pela República, e isso estava na cabeça de Benjamin Constant Botelho de Magalhães, primeiro ministro da República, como um grande nivelador republicano, em que você tinha vários estamentos sociais que integravam as Forças Armadas e entravam num processo de... Agora, se você descola as Forças Armadas desse alimento que é as raízes nacionais, da Nação, em termos do serviço militar, o que que nós temos? Vamos ter uma força profissionalizante. E a força profissionalizante vira o quê? Vira uma força mercenária. Na América Latina nós temos exemplos que acabam sendo guetos de famílias. Isso tudo tem que ser pensado a partir de uma perspectiva mais ampla e que não seja uma perspectiva circunstancial de um determinado momento histórico, senão não vai funcionar.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Se me permite, Ministro, é por isso que eu disse...

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

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - É só um aparte.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Não. Vou passar a palavra ao nobre Deputado Rocha Loures. V.Exa. já falou demais hoje, viu?



**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Ministro, alguns registros e poucas perguntas.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Terminando às 16h11, Deputado.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - O primeiro registro é que por onde V.Exa. tem passado, como homem público que é, tem deixado a sua marca, tem brilhado. Brilhou como Deputado Federal, brilhou como Ministro, brilha hoje novamente com o seu depoimento, interagindo com muita facilidade, com muita informação, com muita convicção. E sobretudo, Ministro, o que mais, eu diria, me anima, o senhor falou várias vezes na palavra segurança. O senhor fala na palavra segurança quando, por exemplo, eu recebi ao longo do seu depoimento 2 *e-mails* que o SNEA, sindicato das empresas, enviou para nós, Parlamentares, relativos a matérias dos jornais de ontem. E nenhuma das matérias fala de segurança. Portanto, quando V.Exa. se manifesta colocando a segurança antes do lucro, faz com isso justiça e dá alegria e satisfação para todos nós, porque não apenas os que usam avião, mas, como vimos no acidente da TAM, aqueles que freqüentam os aeroportos ou suas proximidades podem ser vitimizados por uma tragédia como as que aconteceram.

O segundo registro, Ministro, é que nesta manhã instalamos uma Subcomissão Especial da Lei Geral da Aviação Civil. Nós, como V.Exa. sabe, terminaremos os trabalhos desta Comissão, se não houver manifestação em contrário, até o dia 30 de setembro. A partir do dia 15 de setembro até o dia 30, nós vamos debater com o Relator Marco Maia e com o Presidente Marcelo Castro o marco legal e a consequência desta CPI, que conta hoje com a sua prestigiada visita. Portanto, Sr. Ministro, ao lado do Relator da Subcomissão, Deputado Pepe Vargas, do PT do Rio Grande do Sul, e do Deputado Miguel Martini, Vice Presidente da Comissão, já solicitei à sua assessoria uma audiência para que nós possamos conversar sobre essa questão e as contribuições possíveis que possamos ter, principalmente na questão de recursos, porque não há comandante que faça um bom trabalho se não contar com o apoio dos seus liderados, comandados e, naturalmente, com os recursos para poder fazer valer a sua visão de futuro, estratégica e transformadora.



Também, Ministro, queria registrar que, restabelecendo a relação entre o poder concedente e as concessionárias, está sendo feito neste País, de maneira franca, aberta, cristalina, transparente e praticamente a cada sessão desta CPI, a imprensa, que também tem contado com o seu apoio, como vimos hoje pela manhã e certamente veremos ao final desta sessão, pode comunicar à população brasileira.

Eu também, Ministro, li a carta de demissão do Coronel Jorge Velozo. É uma carta que revela, militar que é, o seu compromisso com o futuro do Brasil. Mas falta, Ministro, na minha opinião, a carta dos demais diretores da ANAC, por uma razão muito simples. Com toda a franqueza que me é peculiar, se é verdade que as decisões eram em colegiado, a responsabilidade também era em colegiado, e se havia o sucesso, o sucesso deveria ser atribuído ao colegiado, e se houve o fracasso, esse fracasso, nesse mundo da meritocracia, que muitas vezes se aplica também ao serviço público, deve ser considerado.

Portanto, não tenho satisfação nenhuma em ver... prefiro ver promoções a demissões. Mas, nesse caso, e diante de tudo o que aconteceu, acho que faltaram as cartas dos demais membros. Este é um registro meu, não é, em absoluto, uma sugestão, qualquer que seja, até porque eu conheço o art. 14 que constituiu a lei e que reza as 3 possibilidades de afastamento dos diretores.

Finalmente, um registro adicional. Recebemos também uma carta sobre sugestões do SNEA com relação a quase todos os aeroportos importantes do Brasil, e eu vou me ater, Ministro, apenas ao de Curitiba, que, além de ter 74% de utilização ociosa, é o aeroporto brasileiro que tem a necessidade de um equipamento para aproximação de aeronaves, visto que lá todos aqueles que se utilizam, e na sua decisão de transformá-lo num aeroporto de transporte, ou de referência regional, distribuição — *hub*, para aqueles que gostam da palavra inglesa... Eu tenho a informação de que, inclusive, a ANAC, mais uma vez, é quem solicita, fato que me estranhou, porque eu achei que era a INFRAERO ou a Força Aérea. Mas parece que é a ANAC que solicita a compra de equipamento, o ILS Cat III, num valor aproximado de 7 milhões de reais. E ali são necessários investimentos, já informados, com relação ao equipamento em si, à iluminação da pista e às demais obras de adaptação.



Portanto, a bancada do Paraná — e aqui está o Deputado André Vargas — certamente irá propor também ao Ministério da Defesa... Acho até que a ANAC e o DECEA poderiam ser integrados a essa secretaria-executiva, que será criada no Ministério da Defesa, ou em algumas das suas atribuições, para fazer com que Curitiba possa ter um aeroporto lá em São José dos Pinhais, melhor utilizado. E que nós possamos apoiar não só com palavras, mas com emendas ou o esforço combinado das nossas forças, para prestigiar não só esta questão agora como também a questão das Forças Armadas, Ministro, que relativamente a outras Forças Armadas do mundo têm uma dotação orçamentária menor do que aquela que nós, brasileiros, desejaríamos para, por exemplo, cumprir com o seu papel da defesa nacional.

E as perguntas que eu faria, Ministro, já também relendo a Resolução do CONAC/2003, que é muito interessante porque já detalhava aspectos que não vou aqui reler, repisar, mas basicamente falam das características desta cadeia onde há uma oligopolização, senão de fornecedores, das agências de financiamento, das seguradoras. Esse é um setor realmente muito centrado, por isso a importância do Estado brasileiro, para poder fazer, em primeiro lugar, valer a sua prerrogativa.

Primeira pergunta: Sr. Ministro, de que maneira nós poderíamos garantir, sabendo que os recursos são necessários e que há uma disputa por recursos, neste ou em qualquer momento de qualquer nação? Ou se não garantir, como nós poderíamos atuar, para poder reforçar a importância, se é que isso ainda não ficou evidente para o País, dessa necessidade de investimento?

A segunda, seria referente a uma confirmação: a ONG Contas Abertas, hoje, no seu *site*, diz que dos 272 milhões previstos no orçamento para infra-estrutura na aviação foram liberados pouco menos de 10% dos recursos devidos. E essa questão dos recursos voltará sempre, porque ela é material de trabalho do comandante.

Eu não sei se V.Exa. recebeu esse *e-mail*, que fala basicamente sobre aspectos econômicos, que veio do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias. Não tenho nada contra nem a favor deles, mas acho que a questão econômica está sobrepondo-se à questão central, que é prevenir acidentes, garantir maior racionalidade do sistema e uma integração do processo, como V.Exa. tem procurado realizar.



Portanto, eu encerro por aqui, economizando no latim e no português, desejoso de ouvir V.Exa., mais uma vez, dando-lhe parabéns, Ministro Jobim.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Deputado Loures, em relação a Curitiba, a previsão que nós temos lá é a ampliação da pista de pouso para 2.560 metros por 45 de largura, o pátio de aeronaves, a implantação de táxi e balizamento luminoso e ainda macrodrenagem. O problema da macrodrenagem lá é sério, porque a precipitação é muito forte em Curitiba. Tentar estabelecer também um pólo para a distribuição, que vem de origem do Porto de Paranaguá — você tem ali como pólo de distribuição — e permitir operações cargueiras com destino aos Estados Unidos e Europa, considerando toda a produção que vem via o Porto de Paranaguá e que vem também do Sul, aproveitando inclusive o que vem do Paraguai.

O investimento previsto inicialmente, nós estamos trabalhando para aumentar em 120 milhões de reais, e o prazo de 2 meses... em 24 meses. Nós temos duas coisas: o projeto básico está pronto, vamos proceder à licitação; nós estamos sem licitação do projeto básico ainda, e o licenciamento está em processo. O licenciamento ambiental está em processo.

Então, você está caminhando, em termos de Curitiba, para tentar, digamos, segmentar o problema principalmente da carga aérea, porque na segmentação você asseguraria término nisso em Curitiba. Ao passo que, hoje, você tem que vir mais acima e você onera mais o frete no transporte nessas situações. E ainda temos o terminal de cargas de Curitiba. Esse terminal de cargas teve um movimento, em 2006, de 23,1 mil toneladas de carga. A capacidade atual do terminal de cargas está com 80% da sua ocupação, ou seja, tem mais 3 anos e meio de vida útil. Ele vai estourar em seguida. Então, é a ampliação do terminal de cargas para mais 5 mil metros quadrados, o que lhe daria uma sobrevida maior, tudo isso levando sempre em conta o pólo industrial *vis-à-vis* o Porto de Paranaguá.

Nós temos a próxima... a quase próxima saturação do terminal de cargas vai inibir o desenvolvimento de diversos setores industriais e, mais, vai determinar um deslocamento dessa carga para outro setor, porque não pode esperar. O investimento nesse caso é de 10 milhões. Não é um investimento representativo, porque terminal de cargas você não tem a parte o maior custo, o prazo é 18 meses, o projeto básico está em licitação.





Feito esse projeto básico de licitação, prosseguiremos no assunto. O licenciamento está sob análise do órgão ambiental. Nós estamos operando junto também aos órgãos ambientais para a liberação dessas situações.

Agora, quanto ao problema da questão econômica, nós temos que lembrar o seguinte — vamos deixar as coisas muito claras: não se pode pretender que a visão da empresa não seja uma visão econômica. Ela tem acionista, tem dividendos, tem custos e a grande questão de uma empresa é fazer dinheiro. Você não pode exigir conduta diversa, ou seja, compete a nós estabelecer as exigências de segurança. Porque, enquanto nós diminuirmos essas exigências — e isso representa custos — não vão ser cumpridas. Então, a responsabilidade é nossa. Não se vai transferir para as empresas, achando que voluntariamente poderão exigir-se situações de segurança. Então, isso depende exatamente dos órgãos estatais de regulação, fiscalização e também da infra-estrutura aeroportuária.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vou passar a palavra ao próximo inscrito, Deputado Eduardo Cunha, até às 16h24min.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Sr. Ministro, ao mesmo tempo em que o saúdo, cumprimento-o também pela sua ascensão ao posto de Ministro, pela sua capacidade e porque nós sempre identificamos um principal problema que existia, o de gestão. Então, quando V.Exa. chega com um discurso de buscar a integração, a gestão, com certeza absoluta, V.Exa. iniciou o caminho de tentar a solução de um problema, complexo, cuja solução não é rápida. E as soluções não serão mágicas, mas precisam ser atacadas. Atacadas com a visão de país, com a visão de futuro, sem a visão imediatista e sem buscar o efeito midiático de uma atitude momentânea. Soluções que possam ser reconhecidas no futuro como soluções que podem levar a uma estabilização do quadro, à previsão da incorporação do crescimento econômico, que possa resolver o problema do duopólio das companhias aéreas, que possa efetivamente buscar uma solução que atenda aos usuários e que tenha como questão primordial, principal, a segurança na aviação.

Eu queria fazer algumas perguntas a V.Exa. A primeira seria a seguinte: com relação à ANAC, o que nós todos temos identificado aqui é que, sem entrar no



mérito das situações, entrando no mérito, que é a ausência, ou a falta, ou, enfim, a incapacidade ou a impossibilidade, seja qual for o termo que nós vamos definir, da regulação, acabaram gerando a grande maioria dos problemas que nós estamos vivenciando hoje. Com relação à ANAC, V.Exa. concorda com esse atual modelo, o modelo colegiado, e com essas atribuições que estão sendo delegadas hoje?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Eu não tenho dúvidas de que as decisões da ANAC deverão ser tomadas na perspectiva da função de regulação e fiscalização. Só que, como não havia diretrizes formuladas, acabava essa regulação, e estabelecemos a formulação de políticas.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Mas é a única agência que tem um modelo colegiado, as outras agências têm atribuições. V.Exa. acha que esse é o modelo mais correto?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Não, não. Aí, você teria funções específicas de cada diretor, fazer uma divisão. Essa modelagem colegiada leva a um processo não decisório, porque aí você exige que todos entendam de tudo. É evidente que você terá decisões, que são delegadas a diretores, no que diz respeito à área de sua especialização, fiscalização, regulamentação econômica, jurídica etc. e você fazer uma consistência desse modelo, mas é evidente que algumas decisões têm que ter, digamos, uma espécie de recurso *ad referendum* ao próprio colegiado.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Bom, isso é um avanço. V.Exa., então, concorda com essa possibilidade de mudança. V.Exa. é a favor do mandato sem possibilidade de demissão dos diretores de agências de uma maneira geral?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Como é que é?

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Do mandato sem a possibilidade de demissão dos diretores das agências. Porque, no modelo de hoje não é permitido, a não ser por processo.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - No modelo da ANAC, eu tenho a impressão de que não há necessidade de tal situação. Já isso por quê? Porque os investimentos privados se dão independentemente da existência disso, porque nós temos um sistema privado de aviação civil muito anterior ao modelo de agências. Quando se desfez o DAC e se criou a Agência, o que nós tínhamos? Nós tínhamos o setor privado. O modelo que nós tínhamos, a razão da autonomia das agências,



que é algo que veio principalmente do *new deal* americano, ou seja, foi algo que foi traduzido por Roosevelt depois da grande depressão americana de 29, era um modelo em que se poderia formular políticas de Estado — o Deputado Pepe Vargas se referiu a isso com clareza. E eles têm necessidade de implementar políticas de Estado, que não é política de Governo, para assegurar investimentos privados no setor. Foi o que aconteceu na área de telefonia e na área de energia, em termos de viabilização da execução.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Mas o senhor concorda que ter um mandato sem possibilidade de serem demitidos, seja com a proposta do Governo aprovada pelo Senado, ou por iniciativa do próprio Congresso?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Poderá se pensar em um *recall*, ou seja, que o Senado possa, ele, autorizar essa destituição com um *quorum* qualificado, se não vira briga política, nós sabemos disso. Não vamos discutir em tese, nós sabemos como as coisas operam. Eu concordaria com, no caso, criar um mecanismo de destituição intercorrente, que não seja só ligada a crime administrativo ou crime de natureza penal.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Um problema que a gente identificou muito aqui, Ministro, são os passes livres da ANAC e a conseqüente utilização dos serviços gratuitos das empresas às quais as agências têm de regular. O senhor concorda com o fim desses passes livres?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Concordo com o fim do passe livre e *up grade* também.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Certo. O senhor falou aí, num determinado momento, não me recordo qual, que o controle está sendo feito hoje pela designação dos *slots*, que, na realidade, os aviões são mais fáceis de serem adquiridos, não são comprados, não demandam grande investimento, podem ser feitos por *leasing*. Mas a gente viu o seguinte: mais importante do que a capacidade de ter condições de adquirir um avião, seja por *leasing* ou qualquer outro mecanismo, são fatores adicionais que nós temos, são fatores de segurança. Uma coisa que nos chocou muito, apesar disso não ser o indicador, que seja esse o procedimento, quando chegamos numa diligência ao Centro de Manutenção da TAM, a gente viu lá que o primeiro item era o lucro, a segurança era o terceiro. Pode



até não ser esse o procedimento da companhia, eu não estou acusando, mas o que passava para quem trabalhava lá, ou para quem via, era que o lucro era mais importante para a segurança. E isso ficou na nossa memória. Então, entrar no mercado de aviação não implica somente ter condições de colocar um avião num *leasing*, até porque hoje em dia as empresas para concederem o crédito de *leasing* também já estão mais restritivas. Significa ter uma estrutura, ter condições de dar atendimento ao consumidor, ter condições de prover segurança, ter condições de contratar pessoal especializado, enfim, demanda investimento e demanda necessariamente o investimento com uma regulação. Então, o senhor não acha que, nesse ponto, para atingir o objetivo, só o controle dos *slots* não é o fator fundamental?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Só o quê?

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - O controle da concessão dos *slots* não é o fator fundamental, o controle da regulação para quem está no mercado, efetivamente com aquilo que ele tem que prover o usuário não é mais importante do que isso?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Não tenho dúvida, você regula isso através da concessão de *slots*, ou seja, com os *slots* você regula a competitividade, intervém na competitividade, de um lado. De outro lado, em relação a exigência de que as empresas tenham como objetivo primeiro a segurança e objetivo segundo a lucratividade, é uma ingenuidade, porque as empresas vão visar é lucratividade. O sistema é esse. O que nós temos de lembrar é que a exigência de segurança tem que ser pelo órgão regulador, com capacidade fiscalizatória. Ou o senhor acha que não houve um esgarçamento no nosso modelo atual no uso das aeronaves?

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Sem dúvida.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Você tem 14 horas de uma determinada empresa em vôo, não táxi, 14 horas de vôo pleno e ainda o esgarçamento das próprias tripulações que, regulamentadas, ou seja, vencidos os prazos legais de exercício, são convidadas a prestar auxílio à empresa para prosseguir, onde você tem um grau de *stress* maior. Tudo isso decorre do quê? Do conceito de lucratividade.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Regulação.



**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Agora, tem que haver um sistema de fiscalização real e têm que haver claras definições em itens de segurança e não retóricas.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - V.Exa. sabia que a própria aeronave acidentada da TAM havia tido 7 manutenções feitas com atraso e o auto da infração da ANAC foi 20 depois do acidente?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Mas, veja bem, não é só isso. Nós temos o quê? Há um cálculo econômico...

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

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Deputado, há um cálculo econômico. Quanto é que me custa? A infração me custa "x", por pena. A infração me custa "x"; o cumprimento da regra me custa "x + 10". O que eu vou fazer? Eu vou para a infração, porque é mais barato a infração. O cálculo econômico, ou seja, aqui você tem uma relação de custos de transação muito forte, em que o cálculo é realmente quanto é que me custa isso: se eu praticar uma infração vou pagar uma multa de "x", se eu praticar a infração, vou pagar a multa de "x"; se eu cumprir a regra para evitar a infração o meu custo é "x + y". É evidente que eu vou fazer "x".

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Mas, além disso, a própria agência não consegue nem emitir o auto de infração para atribuir o "x", que é mais grave.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Então, aí, você tem um adicional. Se eu praticar a infração, a infração no meu custo faz em "X". Se eu praticar a infração, não vou ter custos, porque acaba não tendo a própria multa, porque não tem a infração.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Ministro, a gente está vendo muitas notícias nos jornais, já saíram 2 diretores da ANAC, notícias dizendo que V.Exa. gostaria que todos os diretores da ANAC pedissem demissão. É vontade de V.Exa. que a diretoria da ANAC saia por inteiro?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Deputado, cada dia com a sua agonia.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Ministro, 2 últimas perguntas: faltou dinheiro para alguma coisa na área de infra-estrutura aeroportuária que o senhor constatou, na medida em que ascendeu ao cargo? E o que V.Exa. tem programado



com relação ao Aeroporto do Rio de Janeiro? Como V.Exa. mesmo citou em sua exposição, e foi falado aqui, o Galeão está subutilizado realmente. Os vôos internacionais deixaram de sair do Rio de Janeiro, e isso poderia ajudar a desafogar. Então, essas 2 perguntas eu deixaria como indagação final, antes que o Presidente casse o meu tempo, porque comigo ele é sempre mais rigoroso.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Em relação ao Galeão, nós temos a recuperação e revitalização da pista e de pátios, que está paralisada essa revitalização. A recuperação de pavimentos do sistema de pisos e pátios inclui a revitalização da adequação da sinalização horizontal, que estamos sem; do sistema elétrico e do sistema de drenagem. Ele é um aeroporto que possui uma geometria para suportar e atender o A-380, que é o Airbus maior. Esses investimentos estão previstos agora no PAC, 70 milhões — precisamos otimizar isso — e o prazo é de 2 anos. O projeto básico está pronto, e o licenciamento já tem o LI inicial. E aí você terá condições de otimizar o Galeão, porque, agora, vejam bem, não adianta se pensar que você constrói um aeroporto, otimiza um aeroporto, e que as empresas vão colocar. Você tem que saber também o fluxo de passageiros. Ou seja, fazer uma compatibilização com a rentabilidade possível dos passageiros. E isso está posto em termos de investimentos. Nós não podemos é nos preocupar, por exemplo, vou dar uma idéia para o senhor. Logo no início, quando nós assumimos, nós fomos a São Paulo, no dia seguinte... eu assumi numa quarta-feira, quinta-feira... numa sexta-feira subsequente.. no segundo dia, eu fui a São Paulo, para fazer a visita, enfim, para fazer uma vistoria no aeroporto, examinar o local do acidente e também fazer uma visita ao IML. Depois disso, tivemos uma reunião no Palácio com o Governador e lideranças locais. Entre elas, tinha sido convidado um professor, cujo nome não me recordo, em relação ao problema. Agora, vejam como as coisas são postas, e aí temos que ter cautela em relação a isso. Esse professor, um especialista em transporte aéreo etc. e tal, daqueles que prevêem tudo: “*Dez anos atrás, eu previ que ia acontecer aquilo e tal.*” Aí, no meio do caminho, ele disse que tinha muito medo e receio, efetivamente tinha medo e receio, de que a crise aérea fosse usada como justificativa para incrementar o Galeão, em detrimento de Guarulhos. A lógica que estava na cabeça dele era a manutenção de Guarulhos e que o Galeão não poderia voltar (*ininteligível.*), ou seja, estava naquela disputa de



10 anos atrás. E a surpresa maior é quando nós expusemos o problema da desconstituição do *hub* de Congonhas, e dissemos que cento e tantos vôos da aviação geral iriam para Jundiaí. Fizemos toda a explanação do problema, e havia setores empresariais importantes na reunião que haviam sido convocados pelo Governador. Estava presente também o Prefeito. Sabe qual foi a maior preocupação? A aviação geral. Ou seja, não pode. A aviação geral não pode sair de Congonhas. Congonhas é um centro etc, etc. É aquela coisa: resolvam em cima do problema dos outros. Felizmente, o Prefeito Kassab veio com sua, digamos, habilidade técnica e deu um *knock-out* no cidadão, porque eles estavam preocupados exatamente com o problema de ter que se deslocar para Jundiaí para pegar o seu avião particular, o seu jato privado. Depois, no Rio de Janeiro, teve uma coisa similar. Então, fica essa disputa e nós não podemos participar dessa disputa federativa. E se não tivermos a tranqüilidade de compreender que vários dos senhores...

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Não, nem eu pretendo fomentar, Ministro.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Vários dos senhores, não é o seu caso, vários dos senhores se referiram... o Loures fez lá um discurso para que o nosso Governador Requião ouvisse e dissesse: "*Ele está cumprindo a sua obrigação*". Tem que compreender esse fenômeno. Mas uma coisa é você ter isso como elemento importante do diálogo político, e a outra coisa é você ter isso como elemento integrador do processo decisório. É outra coisa, está claro?

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Claríssimo.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Obrigado.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Só uma pergunta que V.Exa. não respondeu: se V.Exa. encontrou algum indício, algum sinal que faltou dinheiro na área para algum tipo de investimento.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Não. Não encontrei nenhum sinal, não encontrei nenhum sinal.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa., Deputado Eduardo Cunha, está vendo que eu não tenho nenhuma prevenção contra V.Exa.



**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Ah, estou brincando com V.Exa. V.Exa. é sempre gentil, eu disse foi em tom de brincadeira.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - É claro. É só contra o Deputado Vic Pires.

Nobres Sras. e Srs. Parlamentares, gostaria de colocar a seguinte questão para V.Exas.: nós temos 26 Sras. e Srs. Parlamentares inscritos. Já vamos às 16h29min e só conseguimos ouvir 8 Parlamentares. O Deputado Eduardo Cunha foi o oitavo. Então, eu acho que, apesar da hígidez e do vigor físico e mental do nosso Ministro, ele chegou aqui às 10h da manhã. Acho que seria razoável planejarmos para concluir o nosso trabalho por volta de 17h. Acho que já seria um tempo muito grande. Então, evidentemente, se formos continuar com 10 minutos para cada um, que nunca fica nos 10 minutos, porque tem a resposta do Ministro... Então, vamos ouvir mais umas 3 pessoas, uns 3 Parlamentares. O que nós proporíamos a V.Exas.?

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Reduzir para 5.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Reduzir para 5, e às 17h terminamos? Estão de acordo? Foi até uma sugestão do nobre Deputado Paes Landim. E acho que é uma boa sugestão. Todos estão de acordo?

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Três minutos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Três minutos para cada um?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Se é só para cumprimentar o Ministro, eu já dou logo boa-tarde, boa-noite e acabou, porque 3 minutos... eu me lembro do Deputado Enéas.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Então, vamos ficar só nos...

**O SR. DEPUTADO BETO MANSUR** - Presidente, vamos só cumprimentar o Ministro, e a gente encerra.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Os 5 minutos parece que são consensuais. Os 3 minutos têm resistência. Então, vamos aos 5 minutos, começando pelo nobre Deputado Gustavo Fruet e terminando às 16h35min.





**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Pedimos o cumprimento estrito, Presidente, dos 5 minutos.

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

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - Boa-tarde, Ministro. Dois registros iniciais. O primeiro — e aqui não é nenhuma provocação, mas sem deixar de aproveitar a presença de V.Exa. — é destacar a decisão do Supremo em receber a denúncia na sua integralidade, proposta pelo Procurador-Geral da República. Isso tem algumas lições. Não se trata de discutir o mérito e provocar essa discussão aqui, mas recupera um pouco o papel institucional das CPIs, recupera um pouco as conseqüências criminais de uma CPI, quando propusemos e vamos insistir no relatório final, inclusive do processo administrativo em relação à ANAC, e tem um caráter didático e desdobramentos que serão importantes inclusive para os trabalhos do Congresso Nacional.

O segundo registro é também desejar boa sorte. Hoje V.Exa., ao expor, de certa maneira, cumpriu o trabalho da CPI, em especial na questão da infra-estrutura e na questão da gestão. Nós queremos avançar nas denúncias, queremos avançar um pouco na questão orçamentária, mas as colocações e as medidas adotadas e anunciadas hoje, de forma objetiva, sinalizam muitas das sugestões que a CPI poderia já até ter sugerido e adotado um tom crítico — e adotou em alguns momentos — ao longo dos trabalhos. Faço isso até não como elogio, que poderia parecer até uma provocação e provocar uma reação de oposição dentro do Governo, e não de oposição a V.Exa.

São 3 perguntas. A primeira delas, explorando e aprofundando, objetivamente, o senhor acha que é sustentável a presença ainda do Sr. Milton Zuanazzi à frente da ANAC, após as substituições que foram realizadas? Recordo que hoje V.Exa. lembrou que a Agência não pode funcionar com menos de 3 diretores. Passa a impressão de que se aguarda ainda mais alguma renúncia na seqüência.

A segunda pergunta também objetiva é uma questão pontual, foi uma denúncia feita pelo ex-Presidente da INFRAERO, José Carlos Pereira, que denunciou a Dra. Denise Abreu por ter feito pressão para liberar transferência do



setor de cargas de Congonhas e Viracopos para Ribeirão Preto. O senhor até provocou esclarecimentos nas CPIs. Mas essa denúncia trouxe ao debate a questão do saturamento dos terminais de cargas e a necessidade de investimentos e readequação do setor. Especificamente, os aeroportos do interior de São Paulo, por convênio com o Ministério da Defesa, que são administrados pelo DAESP, V.Exa. considera esse modelo adequado? Já solicitou análise dos resultados desse convênio? V.Exa. pretende definir outras parcerias para administração de aeroportos pequenos ou regionais?

E, por fim, na questão orçamentária, que é um tema que nós queremos aprofundar também com o Relator, até o final, um levantamento das propostas do sistema de controle do espaço aéreo brasileiro, nos últimos 4 anos, houve uma diferença entre a pré-proposta e a proposta superior a 590 milhões de reais. O Deputado Eduardo Cunha perguntou se os cortes nos recursos, se o Ministério recebeu algum estudo sobre o reflexo do não-atendimento das propostas planejadas. Não se faz referência aqui ao contingenciamento. Então, eu pergunto: para a proposta orçamentária de 2008, houve algum corte em relação ao que é defendido pela Aeronáutica especificamente para o setor de controle do espaço aéreo brasileiro? E os recursos previstos, em especial para o setor de infra-estrutura e controle do sistema? E aqui não é referência à INFRAERO. V.Exa. hoje destacou os dados da INFRAERO, a questão dos aeroportos. Mas a referência ao setor e particularmente à Aeronáutica, com relação a radar, equipamento e à manutenção do setor, é necessário o recurso complementar, suplementar, seja para 2007 ou em relação à proposta para 2008, tentando especificar um pouco mais os dados que já foram apresentados?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Bem, em relação à questão orçamentária, Deputado, os limites que o Ministério do Planejamento havia negociado inicialmente para o Ministério da Defesa como um todo eram 6 bilhões. Na negociação que fizemos com o Ministro do Planejamento, aumentamos esse limite para 9 bilhões, ou seja, incrementamos em 3 bilhões o orçamento do Ministério da Defesa. Desse conjunto, ainda há o entendimento da possibilidade de crescermos para 10,3 bilhões, quando da execução orçamentária, através de créditos suplementares, ou seja, neste momento, para 2008, o Ministério da Defesa



foi aquinhoado com 3 bilhões, além do limite que, inicialmente, havia sido previsto. Ou seja, temos condições de espaço. No entanto, não estão computados nisso os valores relativos ao PAC, que também são 3 bilhões por hora — vamos aumentar isso — para até 2010, para o setor da INFRAERO, ou seja, para a infra-estrutura aeroportuária. Veja, o que tem que deixar claro é que a discussão, às vezes, em relação à questão orçamentária, se parte do quanto eu posso gastar, e não à qualidade do meu gasto. Lembre-se V.Exa. que alguns setores, com propostas orçamentárias autônomas dentro da estrutura do Estado, chegam ao final do ano e precisam gastar. Eles querem gastar para não deixar sobrar. E gastam de qualquer jeito. Então, a definição que nós queremos estabelecer é que há recursos, haverá recursos, e há um entendimento feito com o Presidente da República para gastos que estejam nesse conjunto de otimização do setor. Então, nós queremos trabalhar com a qualidade do gasto, e a definição está sendo nessa linha. Lembre-se, por exemplo, que determinados aeroportos que estavam sendo construídos foram impugnados pelo TCU por sobrepreço, que é o caso de Vitória, que é o caso daquele lá de Natal, que é o caso de Goiânia, e que você teve um sobrepreço estimado e proibido pelo TCU. Então, a qualidade do gasto é vital nessa situação.

Quanto ao problema do DAESP, sou muito favorável, Deputado, em relação à descentralização dos processos administrativos. Eu chamei atenção de que o balanço da INFRAERO é um balanço sem segmentação de aeroporto. Você tem uma receita “x”, mas você não tem uma identificação da otimização dos aeroportos. Então, nós podemos pensar eventualmente na concessão para o Estado de algumas administrações de aeroportos; nós podemos pensar na criação de subsidiárias nas quais possamos identificar com clareza onde está o núcleo, o problema básico de gestão. Acontece que está tudo isso oculto num conjunto infinito de gestões, e é onde está exatamente a gestão dos aeroportos. E lembrem-se de que a INFRAERO não tem patrimônio propriamente dito, porque esses aeroportos, que são geridos por ela, parte ou é do Estado ou é patrimônio da União, e não patrimônio da própria empresa estatal. Então, vejam: nós queremos, em relação a esse modelo, estabelecer uma descentralização, inclusive de gestão para identificação. Porque, vejam, nós não temos condição de julgar a eficiência de superintendentes de aeroportos, na gestão do próprio aeroporto, em relação a despesa, investimento e



custeio, porque você não tem técnicas dessa forma. Então, nós vamos tentar isso, o modelo paulista funciona. Agora, o senhor há de convir comigo que não são todos os Estados que têm condição desse tipo de situação. Então, cada caso é um caso. O modelo administrativo interno de São Paulo está bem, com aquele DAESP de que dispõe. Agora, não é o que se passa em outros Estados da Federação que não têm estrutura para isso. Então, nós não podemos tirar o modelo paulista e colocar em outra situação. Temos que gerir isso de forma clara.

Quanto à primeira questão suscitada por V.Exa., eu repito o que eu disse ao Deputado Eduardo Cunha: cada dia com sua agonia. Seu pai conhecia muito bem.

**O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET** - É verdade. Boa sorte, Ministro. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Próximo inscrito o nobre Deputado Beto Mansur, terminando às 16h44min.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Beto, Beto.

**O SR. DEPUTADO BETO MANSUR** - O Vic quer 1 minuto dos meus 3.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Os portos não são da responsabilidade da Defesa.

**O SR. DEPUTADO BETO MANSUR** - Como?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Os portos não são da responsabilidade da Defesa.

**O SR. DEPUTADO BETO MANSUR** - Bom, Ministro, rapidamente, eu só queria cumprimentá-lo. Eu acho que o senhor tem experiência suficiente. A gente sempre trabalhou aqui na CPI, lutamos por isso, para que a gente tivesse alguém que pudesse comandar esse processo. Pela sua apresentação e pela sua história, a gente está percebendo que o senhor está comandando o processo. Eu tenho, particularmente, algumas preocupações. Eu acho que essa questão, e vem à tona a questão da indicação política, essa é a grande preocupação não só na ANAC, porque essa coisa está no dia-a-dia sendo discutida, mas nos diversos setores de atividade das nossas empresas estatais. A gente vê. Eu não sou contra a indicação política, porque isso existe no mundo moderno, nas grandes democracias e nos partidos que apóiam os governos. Mas eu defendo a idéia de que a gente tenha



indicação política de gente que conhece, de gente que muitas vezes pode ser do setor. Então, a gente fica com essa preocupação de que muitas vezes são indicadas pessoas e, nesse caso na ANAC, que muitas vezes não têm, absolutamente, nenhuma capacidade para o caso.

*(O Presidente faz soar a campainha.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Solicito silêncio, por favor.

**O SR. DEPUTADO BETO MANSUR** - Então, eu espero, logicamente, que — o senhor está acompanhando essa coisa com muita atenção — as pessoas tenham um pouco de brasilidade para poder abrir mão dos seus cargos. E é o que eu espero exatamente com relação à Presidência da ANAC, do Milton Zuanazzi. Por outro lado, tenho uma preocupação particular com relação ao controle do espaço aéreo brasileiro. É lógico que a gente não tocou ainda, ou melhor, o senhor possivelmente não tenha tocado ainda nesse assunto com mais afinco. Pelo que a gente percebe está, lógico, se envolvendo mais com as questões dos aeroportos, das companhias aéreas. Mas é algo que também nos preocupa, até porque o primeiro acidente que vitimou 154 pessoas foi muito em função da falta de capacidade de alguns controladores, da falta de investimento nos equipamentos, e a gente precisa de uma atenção toda especial por parte do Ministério da Defesa.

E a outra questão, logicamente, a gente está acompanhando com muita atenção. Não tenho uma pergunta a fazer, mas a própria CPI deve acompanhar e fazer uma série de propostas. Nós estamos na Subcomissão, que vai poder discutir a regulamentação, possivelmente, do novo Código Brasileiro de Aeronáutica, para que a gente possa modernizá-lo e para que a gente possa colaborar com o próprio Ministério da Defesa no sentido de que a gente possa ter o sistema de transporte aéreo o mais moderno possível, com custos mais baixos — logicamente é o que a população espera —, mas com todas as condições de segurança, que é o que a gente almeja. Pelo conhecimento e pela capacidade que V.Exa. tem, desejo a V.Exa. muito sucesso nessa jornada, que é uma jornada difícil.

Só isso, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vou passar a palavra ao nobre Deputado Eduardo Valverde, terminando as 16h47min.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Obrigado, Deputado Beto Mansur.



**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Cumprimento o Ministro Jobim. Ministro, vou fazer algumas indagações rápidas nesses 5 minutos. Em cima de um modelo estatal, na qual a presença do DAC fazia todo o papel do controle do Estado na área da aviação, passamos por uma fase onde o mercado passou a ter forte regulação, com o enfraquecimento do DAC e com o pensamento de reestruturar uma agência de regulação. E essa fase de mercado acabou acarretando boa parte da crise que nós estamos vivendo.

A pergunta que eu dirijo a V.Exa. é: a ANAC, na atual estrutura que tem hoje, em termos de funcionários, diretores, para atender todo o trabalho de regulação e fiscalização que envolve a fiscalização da área de manutenção, função da segurança, horários, concorrência, ela tem estrutura capaz de atender o trabalho de regulação e fiscalização, dentro de um conceito de regulação e fiscalização, com a presença do Estado regulando as ações de mercado?

Segunda indagação: no tocante a algumas situações que ocorreram, será que o sistema daria solução a essa... Pontualmente, eu vou citar: Cumbica, na língua tupi-guarani, significa teto baixo. Então, foi construído um aeroporto onde constantemente se sofre efeito de nevoeiros. Dentro de uma lógica estratégica, dificilmente seria tomada uma decisão técnica para construir o Aeroporto de Cumbica. Então, de maneira presumida, houve uma falha técnica.

A outra é no tocante aos equipamentos do CINDACTA, que, na época, existia uma disputa entre americanos e franceses. Optou-se pelos equipamentos dos americanos que eram inferiores aos dos franceses. Foi tomada uma decisão política na época.

Esses 2 exemplos que eu citei, no atual contexto de regulação e fiscalização, seria possível tomar essa decisão agora, com base nos mesmos pressupostos que embasaram os gestores de então, de terem optado por Cumbica e pelo equipamento que hoje contém o CINDACTA? Será que os franceses não seriam melhores, ou outro sistema operacional? Nós temos, hoje, 76 aeroportos gerenciados pela INFRAERO. Desses 76, apenas 16 teriam uma rentabilidade que justificasse as suas operações, ou seja, os demais seriam deficitários, faz um subsídio cruzado para se manter em funcionamento. A primeira alegação é que esses restantes de



aeroportos são deficitários porque não têm operações aéreas. Eles têm que ter avião pousando e decolando para poder gerar tarifa.

No transporte urbano, quando um concessionário de transporte urbano disputa uma concessão, ele não só leva uma concessão rentável como também leva uma concessão ruim, ele faz um equilíbrio.

No tocante ao transporte aéreo, as empresas de aviação só disputam e só querem o filé, não querem atender àquelas linhas não muito superavitárias ou até deficitárias. E por essa razão os aeroportos, principalmente da região norte do Brasil, em sua grande maioria, são deficitários. O que fazer para que haja esse equilíbrio, que permita que a população das regiões mais remotas do Brasil tenham acesso ao transporte aéreo com qualidade?

E a quarta indagação é no tocante ao ponto que foi colocado da aviação regional, principalmente na Amazônia, onde as longas distâncias tornam ou o transporte fluvial ou o transporte aéreo como a única forma de a população acessar o seu ir-e-vir. O que fazer para estimular o transporte regional, dentro de um papel de regulação, onde o Estado passa a ter um papel muito mais proativo na regulação do mercado? Qual é a sua visão em relação a isso? Qual o tamanho exato do Estado para regular o mercado? Ou seja, qual é o papel das agências para que ele possa não voltar a ser o DAC do passado, que tinha uma forte presença no processo regulatório? Na verdade, ele dizia qual era a tarifa; passou por uma fase onde não tinha qualquer regulação, de tal forma que gerou essa regulação de mercado que potencialmente levou a essa pseudocrise, ou comentada crise, a essa situação de dotar a ANAC de um tamanho ou de um poder que lhe permita ter uma presença regulatória mais ativa e não ficar capturada por aqueles que tem que regular.

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

**O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE** - Pronto. Eram essas as perguntas.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Deputado Eduardo Valverde, em relação ao problema da aviação regional, a fórmula não seria obtenção de financiamentos diferenciados pelo BNDES, mas como assegurar espaços dos *slots*? Isso é



fundamental. Ou seja, senão não teremos condições de desenvolver mercados internos que saiam dos grandes centros para trabalhar com aviação regional. É o caso, por exemplo, da Amazônia. Na Amazônia, você encontra um número grande de empresas de aviação regional. Mas isso você não vê nos aeroportos do Sul. Ou seja, toda aquela... E a Amazônia, você conhece perfeitamente e sabe que o caminho da Amazônia tem que ser por avião. Lembre-se que se você descer o Juruá... No Rio Juruá você, de manhã, está de um lado, e no outro dia de noite, está do lado seguinte, tal é o número de voltas que faz o rio, tendo em vista o platô amazonense. Então eu creio, Deputado, que nós temos condições exatamente de operar com essa partição da rentabilidade e não-rentabilidade. O importante é deixar claro que quando você tem linhas que são rentáveis há um assalto às linhas rentáveis, há uma pressão em cima das linhas rentáveis, que acabam não tornando rentáveis pela concorrência. Foi o que aconteceu em determinados momentos no fluxo São Paulo—Rio de Janeiro. Lembre-se daquela guerra que deu puxando os preços para baixo. Mas o sistema regulatório nos levará à tentativa. Agora, veja bem, na intervenção do mercado pelo sistema regulatório, nós podemos operar com preços. E aí é uma questão que estamos estudando, e temos que estudar tarifas diferenciadas correspondentes para aeroportos diferenciados; tentar dirigir o uso do aeroporto através de tarifas que possam ser cobradas mais altas. Quem quiser, por exemplo, usar o aeroporto de Congonhas para ir a Brasília e não usar o de Cumbicás, paga mais. E aí você começa com o preço, com o diferencial do preço, a tentar direcionar e compatibilizar o uso das infra-estruturas aéreas. Obrigado a V.Exa.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Vou passar a palavra ao nobre Relator, Deputado Marco Maia, que a solicita.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Deputado Marco Maia, só faltam 10 minutos. Deputado Marco Maia, seja condescendente, faltam 10 minutos. Pela ordem sou eu e depois o Deputado Vic Pires Franco. E V.Exa...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Até que eu tenho 2 perguntas para fazer ao Ministro, que eu achei que a Oposição ia fazer. Mas como não vai fazer, vou cumprir essa tarefa.





**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Nós estamos querendo fazer, mas vocês não nos dão a palavra.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Sr. Ministro, V.Exa. fez 2 afirmações aqui...

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - V.Exa. falou durante uma hora.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - ... que, nós que estamos acompanhando este processo há 4 meses, nos chamou atenção e nos deixou, em alguma medida, preocupados. A primeira afirmação é de que a ANAC, que é um instrumento importante para a regulação do mercado — inclusive para estabelecer algumas medidas que o CONAC determinou — não pode operar com menos do que 3 diretores. Na seqüência, V.Exa. disse que está tendo dificuldades para encontrar as pessoas dentro do perfil adequado para a ANAC. E na seqüência ainda dessa declaração, Ministro, V.Exa. afirmou, quando questionado sobre a demissão dos próximos diretores da ANAC, que cada dia é a sua agonia ou a sua hora. E esse é um recado, entendido por todos nós, de que V.Exa. irá produzir a mudança em todos os diretores da ANAC. Se eu sou o diretor da ANAC neste momento, estou lá sentado na minha cadeira vendo esta CPI, quando V.Exa. sair daqui, eu entrego a minha carta de demissão, porque todos os sinais que são enviados e que estão sendo enviados a semana inteira é de que todos serão, em alguma medida, instados a deixar os seus cargos. Isso me trouxe alguma preocupação, Ministro, porque se todos os diretores da ANAC pedirem os seus cargos, V.Exa. terá um bom problema pela frente, que será identificar quem serão os 5 nomes, o mais rapidamente possível, para que a ANAC possa continuar o processo de fiscalização e de implantação das próprias medidas que o CONAC determinou.

Agora as 2 Perguntas: quantas pessoas V.Exa. já convidou para assumir essas duas funções que estão vagas e se negaram a assumir essas posições? V.Exa. já convidou alguém para assumir essas funções?

E o segundo questionamento é se V.Exa. já combinou com os 3 que ainda estão lá para que eles não peçam o seu afastamento imediatamente, já que a sua intenção é afastá-los, por tudo o que foi dito aqui. Se V.Exa. já conversou sobre isso. Porque, volto a ressaltar, Ministro Nelson Jobim, nós, que somos gaúchos e, digamos...



**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Comentários sobre o pronunciamento do Ministro Jobim.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - ...não temos papas na língua. V.Exa. tem sido muito claro aqui em relação a esse tema. Pela afirmação feita por V.Exa., eu diria que os integrantes da ANAC, neste momento, estão completamente cozidos. O óleo da frigideira já passou do ponto e, portanto...

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

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Qual é a mediação que tem para esta conversa, porque vamos ter um problema logo depois de amanhã, que é a inexistência de diretores na ANAC, por aquilo que eu entendi aqui das palavras que foram ditas nesta CPI.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Relator, essa sua...

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Sr. Presidente, eu pediria que acrescentasse esses 5 minutos no prazo final, porque 5 minutos para perguntar quantas pessoas o Ministro convidou até agora, é um absurdo, numa tentativa desesperada de se levar até o termo final para evitar que a Oposição possa se pronunciar. Espero que o Ministro não use também do mesmo "atributo" de falar 5 minutos para responder essa mesma pergunta.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Quem garante a V.Exa. que a Oposição está inscrita só no final da lista?

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

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - É o próximo a falar, Sr. Presidente.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - O senhor já falou também aqui. A Esquerda não falou.

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

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Os democratas...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Nós vamos passar a palavra ao Ministro para responder ao nobre Relator e vamos continuar com a nossa audiência.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Isso prova que existem gaúchos e gaúchos.



**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Deputado, a sua imagem culinária deu problemas, ou seja, V.Exa. falou em fritar etc. Deu problemas aí, enfim, deu protestos de toda natureza.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Está sendo fritada é a democracia.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Ou seja, a gastronomia sua não foi bem aceita por todos.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - É que esta é uma frase que o povo entende.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Mas vamos ao tema. Vejam, vamos deixar clara uma coisa. Nós temos duas vagas na ANAC. Dentro de, eu creio, poucos dias, nós já vamos fazer a indicação dos 2 nomes. Agora, fique certo de uma coisa: não estiquem a corda em relação aos diretores da ANAC. Se eles quiserem pedir demissão amanhã, que peçam. Não pensem que vou receber isso como uma ameaça. Não vou. Eu resolvo o problema. Porque, vejam, nós temos aí a disposição do Senado... Em uma semana nós temos condição de aprovar. Agora, não pensem que vamos nos reunir, vamos ameaçar. Pode fazer que eu enfrento. Não tem problema nenhum. Não será como ameaça que nós resolveremos o problema. Nós vamos encontrar pessoas, e isso já está sendo montado, nesse sentido. Agora, não vou aceitar, por parte de qualquer... Não estou dizendo que seja o caso, eu estou trabalhando em cima da sua hipótese. Agora, eu não vou aceitar isso como uma hipótese de tentarem me colocar nas cordas. Não vão, porque esse assunto eu resolvo.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Era só a explicitação da sua posição, que é por trocar os diretores da ANAC.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Ah, sim.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Essa é a posição dele.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Eu vou passar a palavra ao próximo inscrito, que é o nobre Deputado Efraim Filho, muito digno representante da Oposição nesta Casa.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Muito obrigado, Presidente, pelo reconhecimento, que é sempre constante. Nos 3 minutos que restam a mim e ao Deputado Vic Pires Franco...



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Cinco minutos.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Ah, não vai encerrar às 17h, não? Muito obrigado pelo reconhecimento.

Bem, então, Ministro...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. tem direito a 5 minutos, Deputado Efraim Filho. Pode fazer uso.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Muito obrigado, Sr. Presidente, pela garantia do tempo.

Bem, Ministro, sentimos um clima de piquenique aqui, por parte da Situação: muitos elogios, poucas análises a respeito das medidas a serem tomadas. V.Exa. não participou do início do processo, portanto não pode ser responsabilizado pelos vícios de origem do caos aéreo no sistema brasileiro. Portanto, não cabe aqui fazer, como o Relator fez agora, análises do passado. Esse não é o seu papel. Esse é o papel, talvez, da imprensa, de editoriais. O que queremos saber são medidas a serem adotadas daqui para a frente. Um exemplo: falou-se do passe livre. *“Ah, o passe livre é algo que eu não concordo”*. Sim, mas quais são as medidas que vão ser tomadas? Vai-se acabar com o passe livre? Vai-se coibir o passe livre? Vai-se punir aqueles que utilizarem indevidamente o passe livre? É isso que nós queremos saber, e não ouvir de V.Exa. que o passe livre é algo que não deveria ter ocorrido. Ótimo, mas o que, na sua posição agora, de gestor do sistema aéreo brasileiro, vai ser adotado? Essa é uma pergunta.

E a segunda — para uma pergunta direta, se espera uma resposta direta — é a seguinte: na condição de gestor do Ministério da Defesa, do sistema aéreo brasileiro, qual a sua avaliação: o Sr. Milton Zuanazzi é competente para estar no cargo que ocupa?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - A questão do uso ou não do passe livre, se é legítimo ou não, esse assunto está sendo levantado pela CGU, exatamente na perspectiva de que aquele inquérito que nós íamos abrir — administrativo —, que tinha como objetivo e fundamento o art. 14 da lei de criação da ANAC, ele tinha como fundamento exclusivamente a retirada de uma diretora. Nós estamos reformulando, em entendimento com a CGU para exatamente criar a blindagem que nós estamos criando dentro da INFRAERO, para examinar essa situação desses



eventuais abusos referidos — eu não emito juízo sobre esses abusos, porque, em havendo, terão que ser apelados — e também definir os quadros em relação à recomposição da INFRAERO quanto a esse tipo de benesse ou, pelo menos, à eventual promiscuidade que possa haver da agência com... Você sabe muito bem que, quando se criaram as agências americanas... Um dos grandes fenômenos da literatura americana sobre agências é a coopção das agências pelo setor regulamentado. Houve uma tendência, principalmente na década de 1960, em que você teve uma coopção dessas agências pelo setor regulamentado. Depois as coisas melhoraram, através de intervenções etc., que se deram fundamentalmente no início do Governo Clinton. Então, nós temos que evitar esse tipo de problema. Quanto à competência ou não do Dr. Milton Zuanazzi, não cabe a mim emitir juízo. Ou seja, se ele quiser sair, sairá, e será substituído.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Eu não perguntei se ele vai sair. Mas, na a sua avaliação, se ele reúne as condições técnicas para estar na Presidência da ANAC.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Não, ele tem condições. Veja, condições técnicas em relação a conhecer o setor aéreo, é isso?

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - A competência dele para poder assumir o cargo de Presidente da Agência Nacional da Aviação Civil.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - O Governo entendeu que, naquele momento da nomeação, ele era competente. Não cabe julgar decisão do Governo anterior. Cabe julgar as decisões que nós vamos tomar depois.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Quer dizer que o senhor não tem capacidade de fazer essa avaliação sobre a postura do Sr. Milton Zuanazzi à frente da ANAC?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Capacidade tenho, como Ministro. O problema não é capacidade; é competência para fazê-lo. Competência no sentido de que não cabe a mim julgar as decisões tomadas pelo Governo anterior. Essa é a posição.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Eu estou perguntando sobre as posições tomadas pelo Sr. Milton Zuanazzi à frente da ANAC agora, que o senhor é Ministro da Defesa e, portanto, tem uma vinculação direta com a ANAC.



**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Nenhuma decisão foi tomada após as decisões do CONAC senão aquelas que foram por ele determinadas.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Quer dizer que, desde que o senhor assumiu, o Sr. Milton Zuanazzi não tomou nenhuma postura, não assumiu nenhuma...

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Tomou posturas no sentido de executar as decisões do CONAC, que, aliás, é a função da ANAC, perfeito?

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Fica bem claro que a função da ANAC... Já ficou claro na sua resposta que ele não teve as condições de tomar as medidas que deveriam originariamente ter sido tomadas por ele. Mas precisou que o CONAC viesse a tomar essas medidas para que ele pudesse executá-las.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Não. Veja, a função da ANAC é cumprir as diretrizes do CONAC. As diretrizes foram baixadas, e a ANAC está executando as diretrizes do CONAC. É isso que eu posso lhe informar, com dado real.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - E o CONAC falhou em não ter essas diretrizes antecipadamente, durante o transcorrer desses mais de 10 meses de crise?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Deveria ter formulado essas diretrizes com antecedência, tanto é que se reunia muito pouco com a ANAC, que é uma das causas do problema.

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Ministro, dentro do tempo que me resta — ainda há um minuto, Presidente? — para concluir, para saber da situação dos controladores de tráfego aéreo: qual a sua opinião ou qual a sua avaliação sobre a situação dos controladores de tráfego aéreo? Já houve alguma aproximação, alguma conversa do Ministro da Defesa com representantes dos controladores de tráfego aéreo?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Não, não houve. Inclusive, eu respondi essa pergunta, formulada pela Deputada Luciana Genro, no sentido de que vou examinar esse assunto do controle do tráfego aéreo, que é o que está mais tranqüilo por ora, a partir do meu retorno do Haiti. Inclusive, convidei a Deputada Luciana Genro, que tem operado muito na área, para termos uma conversa no gabinete, em seqüência a uma visita que ela me fez 3 ou 4 dias depois de ter assumido.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Agradecendo a participação do nobre Deputado Efraim Filho, passar a palavra ao nobre Deputado Vic Pires Franco, terminando às 17h08, Deputado.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Ministro, não vai dar tempo de fazer a saudação para o senhor, porque eu só tenho 5 minutos. Por isso é que estou falando muito rápido. E não tem como, mas eu gostaria de saudá-lo, porque nós fomos companheiros na emenda da reeleição. O senhor não lembra quando eu tive aqueles 15 minutos de fama, no final de 1996?

Eu gostaria de fazer uma pergunta para o senhor. O senhor falou nesses 3 dias, cada dia sua agonia. Então, nós vamos ter mais 3 dias de agonia. São mais 3 diretores. Então, nós temos aí mais 3 dias de agonia pela frente esperando...

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** — Espero que possa desfrutá-la bem.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** — Com certeza. Eu estou desfrutando. A partir do momento em que eu mandei para a imprensa aquele documento que eu deveria entregar aqui para a Dra. Denise ou para V.Exa., na semana passada, que foi aquele documento que foi entregue lá para a Desembargadora que, nós, aqui do Democratas, descobrimos, e eu dei uma entrevista para Rede Globo... Só aquilo ali já me valeu a pena ter participado desta CPI, Ministro.

Mas eu tenho um documento aqui, Sr. Ministro, que é uma mudança de uma ARBHA. Essa mudança tem de ser feita através de uma reunião de um colegiado da ANAC. Ela não pode ser feita por ofício, mas ela foi feita por ofício, assinada pelo Sr. Darcísio, que é da ANAC. É a mudança que fez com que, através de um pedido da TAM para a ANAC, se diminuísse de 4 horas... Na Regulamentação 121.409, que é a que estava valendo, existia um curso de treinamento de simulador de avião. *“Fornecer pelo menos 4 horas de treinamento nos postos de pilotagem”*. A TAM fez um pedido para a ANAC. E a ANAC, não sei por que cargas d'água, autorizou, por ofício, essa mudança, diminuindo de 4 para 3 horas o curso de simulador, quando, na verdade, deveria ter passado por uma reunião de colegiado e ter... Para fazer a mudança na ARBHA, deveria ter sido publicado no *Diário Oficial* e não foi feito. Eu tenho aqui. Essa mudança foi feita no ano passado. Diz o seguinte: *“Comunico a V.Sa. que após análise...”*



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - E essa tem validade, Deputado Vic Pires?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Como?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Essa tem validade?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Todos os documentos que eu mostrei nesta CPI têm validade. O senhor tem alguma dúvida?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Não, é porque aquela AIS, aquela não tinha passado pelo colegiado e não tinha validade.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Aquele documento, Sr. Relator, teve validade dependendo da conveniência de cada diretor da ANAC. Teve validade quando a ANAC precisou mostrar competência, para mostrar que estava fazendo alguma coisa e não teve validade quando a TAM solicitou que não tivesse validade. A verdade é essa. Foi isso que eu descobri. Foi isso que eu mostrei. Eu ia entregar aqui pessoalmente para o Ministro, pena que ele não possa ter vindo aqui, e a Dra. Denise não veio porque estava lá no Senado. Então, agora, ela já não está mais na ANAC. Mas esse documento aqui é um documento que tem validade, a não ser que, daqui a pouco eles digam que não tem validade. Mas está aqui na minha mão, assinado pelo doutor, que é um Coronel, o Coronel Marcos Tarcísio Marques dos Santos. Ele é o Superintendente de Segurança Operacional da ANAC. Ele autorizou, Sr. Ministro, a diminuição do curso de simulador para o Aeroporto de Congonhas de 4 para 3 horas. Então, para mim, isso aí já basta. Não precisa nem eu me explicar.

Então, ele autoriza aqui: *“Comunico a V.Exa. que após análise do Ofício TAM número tal, tal, tal, de 06 de julho de 2006, bem como da pesquisa científica nele mencionada, esta Superintendência decidiu por atender, parcialmente, à solicitação dessa empresa, autorizando, por um período de 2 anos, a realização de sessões mínimas de 3 horas para treinamento em simuladores de vôo”*. Ele cita aqui a ARBH 121.409 e a ARBH. E a original aqui, que é a que está valendo, esta fala em 4 horas.

Ou seja, essa mudança só poderia ter sido feita, Sr. Ministro, através de uma reunião de colegiado da ANAC e publicada no *Diário Oficial*. Então, eles aceitaram isso aqui, esse pedido da TAM, e mudaram para 3 horas.

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





**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ainda bem. Eu sei que vai acabar meu tempo. Eu gostaria também, Sr. Ministro... V.Exa. reclamou do espaço das poltronas. Eu tenho aqui a *Typical Passenger Seating*, da aeronave da *Airbus*, que diz que são 150 passageiros o total. Eu tenho aqui esse documento.

Então, eu gostaria de saber, porque o que a gente sente, nesses últimos 2 anos, Ministro, é que a TAM e a Gol, principalmente, com essa demanda e esse duopólio — só essas 2 companhias — eles começaram a pegar avião que era vendido ali na esquina; começaram a diminuir treinamento de piloto em simulador de vôo; começaram a colocar um número muito maior de aeronaves..., e a ANAC foi deixando. A ANAC mais é uma filial das companhias aéreas do que propriamente uma reguladora dos serviços.

Então, V.Exa. chegou em boa hora. Chegou com autoridade, que era o que estava faltando neste Governo, nessa sua área. V.Exa. tem autoridade e espero que continue tendo essa autoridade. E eu gostaria que V.Exa. falasse, nesses últimos 30 segundos, de uma forma muito rápida, principalmente, não sobre os assentos, que isso é uma coisa que eles vão, com certeza, mudar, baseado nessa sua determinação, mas principalmente nesse documento. Se V.Exa. quiser, eu posso levantar e entregar, em suas mãos aí esse documento.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Três segundos. Passe-me o documento.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Antes de V.Exa. encerrar, eu gostaria de dar uma palavrinha. Um palavra pela ordem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro ) - Pela ordem, concedo a palavra ao Sr. Deputado Eduardo Cunha.

**O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA** - Sr. Presidente, apenas para uma contradita ao Deputado Efraim, que reclamou aqui que estava se tentando calar a Oposição, não permitindo que se falasse. E eu quero dizer bem claro que todos falaram aqui. V.Exa. foi bastante generoso no tempo. Os primeiros Parlamentares foram oposicionistas. E mais, a Ordem do Dia já começou. Estamos tendo votação nominal no plenário e nenhum de nós invocou isso para encerrar o depoimento e impedir que todos que aqui estavam, que quisessem se pronunciar, pudesse se pronunciar.



Então, eu queria fazer esse registro para deixar bem clara a posição nossa do tema ser debatido, discutido, com a transparência e com a confiança que a gente deposita naquilo que o Ministro Nelson Jobim...

**O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO** - Já que eu fui citado, Presidente, só para me pronunciar e dizer que eu reconheci por parte....

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Ministro com a anuência de V.Exa., eu vou conceder a palavra ao Deputado Paes Landim e ao Deputado Ivan Valente, que estão aqui desde cedo e são os 2 últimos inscritos presentes. E V.Exa., então, responderia aos 3, conjuntamente, para a gente poder ganhar tempo.

Então, Concedo a palavra, por 5 minutos, ao nobre Deputado Paes Landim.

**O SR. DEPUTADO PAES LANDIM** - Eu serei rápido, Presidente. Obrigado pela atenção de V.Exa.

Meu caro Ministro Jobim, eu dizia hoje de manhã a essa competente, diligente e brava Deputada Luciana Genro que nunca vi uma pessoa prestar tanta atenção a um depoimento quanto ela prestou hoje. Eu disse: "*Só pode ser porque ele é gaúcho*". Agora, novamente, ficou até o fim aqui... primeira vez. Quer dizer, é o espírito de Santa Maria (*Risos.*) A Luciana então justificou esse apreço especial que está demonstrando hoje ali por V.Exa.

Mas, Sr. Ministro, não vou tomar o tempo V.Exa. Eu quero apenas dizer que, realmente, foi uma feliz escolha a do Presidente Lula, pela conhecida competência de V.Exa. Eu sei que o seu raciocínio matemático... V.Exa. sempre teve um grande raciocínio jurídico, mas me surpreendi, caro Ministro. V.Exa., que estudou muito matemática, tem um poderoso raciocínio jurídico. Ficou 15 anos fora da advocacia, mas quando voltou para o Supremo, V.Exa. com seu raciocínio jurídico baseado no raciocínio matemático, deu *show* de competência. Mas eu fiquei surpreendido. Dois dias depois que V.Exa. assumiu, eu vi entrevista de V.Exa. na televisão e parecia que V.Exa. já era um veterano nos assuntos ligados ao tráfego aéreo, o que mostra exatamente que V.Exa. tem uma inteligência privilegiada. V.Exa. vai orgulhar muito as Forças Armadas, como seu comandante. Tem que prestigiá-las. É importante um Ministro da sua estirpe moral e intelectual para prestigiar as Forças Armadas.

E hoje mesmo, Sr. Presidente, em homenagem a V.Exa., à importância de V.Exa., eu estou fazendo uma emenda ao Regimento da Casa, para nós



retornarmos a Comissão de Defesa. Eu tenho impressão de que se nós tivéssemos a Comissão de Defesa aqui, ou de Segurança Nacional, muitos desses problemas já teriam sido discutidos há muito tempo na comissão específica. Ela não pode estar atrelada à Comissão de Relações Exteriores, cujos temas são praticamente ligados à área diplomática. Então, eu acho que o Ministério que V.Exa. está dando dimensão institucional da maior relevância, que é o Ministério da Defesa, tem de ter também, nesta Casa, uma Comissão da Defesa.

Quero parabenizar V.Exa. e o Presidente Lula por sua escolha.

Muito obrigado, Sr. Presidente. Não quero tomar tempo mais aqui do próprio Ministro.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro ) - Passo a palavra ao último inscrito presente, nobre Deputado Ivan Valente, terminando às 12h17min, Deputado.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Sr. Ministro, eu sou talvez o último inscrito, exatamente porque a gente aqui é vítima da crise aérea. Ficamos hoje quatro horas e meia no Aeroporto de Congonhas, de atraso. Já é sintoma de como a questão está.

Primeira questão que eu queria perguntar, neste pouco tempo, Ministro, é a seguinte. Eu acho que a questão da desmilitarização do setor aéreo, da aviação civil, precisa ter uma resposta. Não importa a transição, mas tem que ter uma resposta de Ministério. O Governo tinha assumido uma posição e ele recuou da posição de passar ao controle civil o tráfego aéreo. E recuou, posteriormente, tanto que a questão é a seguinte: apenas 3 ou 4 países mantêm o tráfego civil sobre controle militar. E, segundo — depois se o senhor quiser, não podemos demonstrar porque não temos tempo agora... Inclusive piorou muito o tráfego aéreo pelo seguinte: não se fazem mais relatórios de perigo nem de quase acidentes no controle. Passa-se ao supervisor e ao CGNA, que registra ou não essas questões. Tornou-se mais inseguro. Essas são as informações que temos.

Então, pergunto se V.Exa. é favorável a haver uma carreira civil universitária, com efetividade de Estado para gerir o controle do tráfego aéreo. E o setor militar ficaria com a defesa do espaço aéreo. É a primeira pergunta. A segunda, Sr. Ministro, seria a seguinte. São Paulo tem 3 grandes aeroportos: Guarulhos, Congonhas e Viracopos. Grandes. Afora Jundiaí, outros e tal. O Governo tinha se



definido por um outro aeroporto, um quarto. A Ministra Dilma Rousseff deu uma entrevista. Não deu seqüência. Segundo, a questão da terceira pista de Guarulhos. Participei de uma audiência pública na Câmara Municipal, sexta-feira, Ministro. Inclusive queria pedir a V.Exa. que concedesse uma entrevista à representação de 20 mil pessoas que serão desapropriadas e terão que sair da área se for concretizada essa obra. Mas elas não têm clareza da efetividade, se isso vai ser feito. Isso gera efeitos sobre a vida, sobre a desvalorização de imóveis, comércio e sobre a vida das pessoas. E também a redução efetiva da utilização de Congonhas. Qual é a posição do Governo? Os 3 aeroportos mais rentáveis do País, responsáveis por quase 45% do tráfego aéreo nacional estão nesses 3 grandes aeroportos de São Paulo.

A terceira questão que ouvi V.Exa. citar é a seguinte. Eu entendi, Ministro, que essa discussão sobre a ANAC colocou em xeque o modelo de agência regulatória. Diferente da ANATEL, da ANEEL — e os PROCONs estão cansados de receber reclamações —, aqui há 350 cadáveres que induzem a um debate mais ostensivo politicamente. Queria entender melhor o seguinte. V.Exa. falou que o problema da ANAC é que ela formulava políticas públicas, e não deveria fazê-lo. Mas pergunto, por exemplo, a política de segurança que a ANAC deveria ter feito de normas para a segurança não é política pública também?

Então, não acho que é uma secretaria de aviação civil que tem agilidade para isso. Para dizer a verdade, acho que está em questionamento a própria existência das agências. Tem que haver um órgão governamental que responda pela questão. Queria ouvi-lo sobre isso. V.Exa., ao colocar a questão da secretaria, não está colocando muita fé num órgão desse tipo? O CONAC formula política, mas ficou 3 ou 4 anos sem se reunir. Uma secretaria executaria as políticas do CONAC. Mas, pergunto, é necessário muito mais agilidade de um órgão público que possa ser cobrado e fiscalizado. Acho que a questão da ANAC colocou na ordem do dia o questionamento do modelo de agência reguladora em que o mercado pesa, influi e impede a fiscalização e o controle.

Vou para a última pergunta, se o senhor me permite. Existe um duopólio no País da aviação civil hoje, que é TAM e Gol, responsáveis por talvez 93%, 94% do transporte de passageiros. E eles têm muito peso. Eles incidem sobre a INFRAERO,



sobre o DECEA, sobre a ANAC. Rigorosamente pesam muito. Qual é a política de Governo que V.Exa. visualiza para quebrar esse monopólio? Essa concentração tem um peso tão grande para determinar... Aqui a Dra. Denise Abreu, que acabou saindo na quinta-feira passada, disse o seguinte. Por exemplo, a ANAC não era responsável por planejar a malha aérea. Quem era responsável era a própria empresa. Ora, se ela é a própria empresa...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Ivan Valente, o tempo de V.Exa. expirou. Por favor.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Vou fechar, Sr. Presidente. Agradeço a tolerância. Ao Ministro eu queria dizer o seguinte: se ela tem a prerrogativa de estabelecer quais são os *hubs*, ela vai fazer de acordo com o seu interesse econômico, onde é mais rentável, e não onde é mais seguro. E aí entra a questão da política pública e do papel do Governo. Agradeço, Ministro.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Ministro, não responda ainda, por favor. Eu me equivoquei e me esqueci do Deputado Mendes Thame, que não se afastou em nenhum instante desta Comissão, mas estava ali para trás. Não vi que ele estava aqui.

Deputado Mendes Thame, V.Exa. tem a palavra.

**O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME** - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, Sr. Ministro, sua presença à frente do Ministério da Defesa gera uma expectativa positiva de grande segurança futura para todos nós. Portanto, sua nomeação, acredito, é bem vinda por todos os brasileiros. Tenho apenas uma pergunta. Depois da audiência aqui, da oitiva da diretora Denise Abreu, ficou para todos nós, e em outras entrevistas, a impressão muito clara de que tanto a ANAC quanto a INFRAERO tinham uma noção exata do perigo que significava pousar em Congonhas. Também ficou para nós muito claro que, se a tal diretiva que estava colocada na Internet fosse uma norma, e se essa norma tivesse poder juridicamente vinculante de obrigar de uma forma mandatória as empresas a seguir o que estava na norma, a tragédia que se abateu sobre todos no País poderia ter sido evitada.

A pergunta é a seguinte. Toda teoria do risco se baseia em falhas, e tenta criar condições para evitar que, havendo a falha, a falha gere uma tragédia. O que é uma falha? Uma falha humana, uma falha mecânica do avião, uma falha da infra-



estrutura da pista, uma falha do controle aéreo ou um fenômeno meteorológico fora das previsões normais da meteorologia. Ocorrendo qualquer um desses tipos de falha, a teoria da prevenção de acidentes, que se baseia na teoria do risco, diz que deve haver rotas de fuga, deve haver alternativas que neutralizem ou minimizem os resultados dessa falha.

Estamos num estágio ainda muito rudimentar. Estamos ainda no desrespeito a normas, na ausência de normas, na ausência de diretivas que evitem uma falha humana, desde que essas normas sejam seguidas. Por exemplo, a forma de descer numa pista molhada, ou de não descer. Normas que aparentemente seriam algo tão cristalino se fossem seguidas. A pergunta é a seguinte, Ministro: o que se prevê para dotar os aeródromos brasileiros, seja Congonhas, Santos Dumont ou outros, de condições para que tragédias não ocorram, mesmo tendo havido uma falha humana, uma falha mecânica? Quais são as medidas que estão sendo propostas, o que podemos esperar agora, sob sua batuta, sob sua liderança, para que tenhamos mais do que essa omissão, essa negligência criminosa que ficou clara para todos nós, que gerou essa tragédia? Nós tenhamos mais. Mesmo havendo uma falha, tenhamos condições, uma pista de escape, um *guard-rail*, qualquer coisa nesses aeroportos para aumentar a tranqüilidade das famílias brasileiras.

Muito obrigado, Ministro.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Mendes Thame, se V.Exa. me permite, só complementando. Um *airbus* idêntico a esse, A-320, aterrissou com o mesmo problema em Taiwan, e não morreu nenhum passageiro.

**O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME** - Obrigado.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Bem, o Deputado Mendes Thame... Começando de trás para frente, já que o conjunto de perguntas do Deputado Ivan Valente é superior, eu vou responder à pergunta do Deputado, que é uma só. Deputado Mendes Thame, as alternativas minimizadoras dos riscos, no caso de Congonhas, como não temos área de escape em Congonhas, é exatamente estabelecer, na parte final da pista, concreto poroso, e também rede de proteção. Até que, no lado Jabaquara, há possibilidade, levantada pelo Prefeito Kassab, de ter uma área de escape através de uma desapropriação de um trecho. Nós estamos exatamente levantando essa possibilidade. Mas a decisão em relação a esse



cimento poroso já está tomada, ou seja, aquele que segura, porque como que atolasse, perfura o cimento e aí tem segurança, além da rede de retenção. Essa rede de retenção, nós fomos à Congonhas, havia uma exposição de aviação civil de táxis aéreos e tinha exatamente o personagem que tem esse tipo de rede, que são redes de aço, que seguram naquele modelo dos porta-aviões, o que também ajudaria a solução da minimização de risco. E quanto às demais, é exatamente criar condições para que os aeroportos ainda não engolfados pelas cidades não sejam por elas engolfados, através de regras claras de regulamentação urbana, de urbanismo, para efeito de ocupação dessas áreas próximas aos aeroportos. E nesse caso nós teríamos condições de reduzir os riscos. Já no aeroporto de Guarulhos nós não temos esse problema, não temos esse problema. No aeroporto de Guarulhos o que nós temos é a necessidade de se substituir o ILS-1 do Aeroporto de Guarulhos por um ILS-3. E aí usaríamos o ILS-2, aliás, o ILS-1 de Guarulhos e o utilizaríamos em outro aeroporto. E viabilizaria a utilização disso. Guarulhos, ao que tudo indica, estamos terminando esse exame, não tem condições de receber o ILS-3 por problema de reflexão. Congonhas nem se fala, Congonhas não tem porque você tem a área urbana em cima, então, você não tem reflexão de raios para efeito de estabelecer os chamados ILS-3, que são aqueles que descem o vôo. Porto Alegre também não tem. Nós teríamos um ILS-2 em Porto Alegre. O ILS-3 não tem condições de estabelecer exatamente por isso. Agora, o nível de segurança é que nós vamos visar exatamente por isso. Deputado Ivan Valente, agradeço a pergunta de V.Exa. Quanto ao problema da carreira civil, eu não tenho preconceitos em relação ao que seja carreira civil ou não. O que eu quero examinar é a funcionalidade, a possibilidade de uma transição nesse processo. Ou seja, nós temos, no caso dos controladores, nós temos dois mil e poucos controladores militares, e teríamos que examinar... Se a decisão for nesse sentido, estabelecer esse processo de decisão. Mas eu não tenho convicção se o modelo deva ser militar ou se deva ser civil. Eu não parto por esse pressuposto, digamos, como um princípio geral, mas parto da necessidade de verificar a situação, que é o que eu vou examinar exatamente a partir do dia 6 de setembro. Poderá chegar a essa conclusão, evidentemente que poderemos chegar a essa conclusão, mas eu não parto do *parti-pris* de que vou fazer esse trabalho para a situação da



desmilitarização absoluta. Nós podemos ter graduações, inclusive, da desmilitarização, inclusive em alguns controles aéreos diferenciados. Em áreas do Sul do País poderão ter um tipo de controle, ao passo que não se daria isso com o controle aéreo da Amazônia, que é uma situação completamente distinta. Quanto a São Paulo, temos lá o problema do quarto aeroporto. Não há dúvida nenhuma de que há uma decisão no sentido do estabelecimento do quarto aeroporto. Eu não falei no quarto aeroporto, porque é alguma coisa que nós não temos de conversar nesse momento, porque não vai minimizar, a curto prazo, crise alguma. É uma situação de longo prazo que nós temos que examinar, ou seja, há decisão no sentido da criação e da construção do quarto aeroporto de São Paulo, e vamos tomar a decisão ainda este ano, em termos de otimização disso tudo, mas não é alguma coisa que vai resolver essa crise agora. Isso aí é para demanda futura, incremento da demanda futura de São Paulo. Quanto à terceira pista de Guarulhos, também é uma decisão tomada. Há necessidade da criação da terceira pista de Guarulhos, lembrando bem que as duas pistas de Guarulhos são próximas demais para operarem simultaneamente. Você não tem condições de operar simultaneamente as duas pistas, tendo em vista a proximidade. Em torno de 100 metros é a distância entre uma pista e outra, e cem metros internacionalmente não são permitidos, nas regras de segurança internacional, você operar simultaneamente.

Então, teremos que operar uma a uma. Foi um erro de construção à época. Também não adianta se lamentar por isso. Então, nós vamos trabalhar em relação à segunda pista. Nós conversamos com o Prefeito...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Elói Pietá.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Elói Pietá. Havia inicialmente uma divergência sobre o número de pessoas. O levantamento final eu pedi a ele, em termos fotográficos — porque o levantamento real ele tinha já tem uns 3 ou 4 anos —, para tomar uma decisão definitiva a respeito do assunto e pacificar a situação. As informações que nós temos, ainda não conferidas, mas, em decorrência das informações anteriores, são a de que lá teríamos 30% da área ocupada, que seria objeto da desapropriação, 30% seriam tituladas, ou seja, seriam objeto de desapropriação com pagamento. E os outros 80% ou 70% são ocupação, que nós teríamos que resolver com realocação, com construção de imóveis residenciais em





outra região, para fazer o deslocamento dessas pessoas. Agora, não há dúvida nenhuma que é necessário.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - O senhor teria condições de receber uma comissão desses moradores?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Não tenho dúvida nenhuma. É só marcar a data. Não todos evidentemente. (*Risos.*)

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Não, não. Uma comissão. Se vierem todos, é capaz de não sair a terceira pista.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Nós sobrevoamos a área. Se você levar em conta, ficar de costas para o terminal de Guarulhos, do lado esquerdo você tem construções de classe média, de classe média baixa no lado esquerdo, tendo em vista costas do aeroporto. Do lado direito, você tem uma parte que é da INFRAERO já, porque Guarulhos tem um bico, aquela parte não está ocupada. E, ao final, à direita, mais ou menos *vis-à-vis* aquela construção, aquele esqueleto da VASP, você tem uma ocupação já mais favelada. Então, nós temos condições de fazer esse trabalho e vamos fazê-lo por absoluta necessidade.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - O Ministério tem um prazo. Há um planejamento com prazo para isso?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Nós temos um problema, que é um contencioso com o Município de Guarulhos, que diz respeito a um TAC, um termo de comportamento ambiental, que é aquele problema de um débito que teria sido levantado pela Prefeitura, considerando os danos ambientais quando da construção do aeroporto em 1986. Foi oferecido um Termo de Adequação de Condutas — TAC, mas estamos examinando mais ou menos em torno de 5 milhões. Poderemos resolver esse problema desse TAC, e aí definiríamos o licenciamento mensal não só para a terceira pista, como também para o quarto terminal, que fica à direita, com o redimensionamento do quarto terminal. Há um projeto, que foi..., houve licitação e eu mandei examinar na ANAC, que é a construção, junto ao quarto terminal, de uma grande obra, com *shoppings*, cinemas etc, etc, por uma empresa paulista. Há uma série de dúvidas sobre aquilo e, então, nós estamos levantando essa situação do A Aeroporto de Guarulhos. Congonhas, acabei de repetir para o Deputado Mendes Thame, é a colocação desse concreto poroso, para efeito de termos num momento



de garantia, eventualmente com a desapropriação, a proposta sugerida pelo Prefeito Kassab, para uma área de escape para o lado de Jabaquara. Para o lado de cá não tem condições.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Essa questão de Guarulhos é mais ou menos do que 3, 4 anos, Ministro, para encaminhar isso? Mais ou menos que 3, 4 anos? Tem um cronograma?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Para terminar a pista?

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Guarulhos. Para fazer o terminal.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Ah, sim. Mais ou menos isso. Ela não é de curto prazo. Ela é de médio prazo. Quanto ao problema nas agências, Deputado Ivan Valente, creio que o modelo de agências funciona em alguns setores e não em outros. Nós não podemos universalizar o modelo de agências. Eu entendo que o modelo de agências tenha a sua operacionalidade em alguns setores em que o investimento privado precisa ser maciço. E no caso da agência, vejam bem, no caso da aviação civil, eu quero lembrar que os investimentos das empresas são em poucos ativos.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - São o quê?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Poucos ativos, porque os aviões são de propriedade, são todos eles mais ou menos trabalhados com *leasing*. E lembrem-se do seguinte: no *leasing*, você não tem ICMS. E há uma decisão recente do Supremo Tribunal Federal, numa demanda da TAM, em que ficou definido o problema da não incidência do ICMS quando o contrato for de *leasing*, porque a propriedade não se transfere para o adquirente. É mais ou menos a venda fiduciária. Então, neste caso, o funcionamento de agências, no que diz respeito à ANAC, eu tenho dúvidas, realmente tenho dúvidas se convém à ANAC se manter como modelo de agência. Mas eu não quero, com isso...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - V.Exa. tem dúvidas sobre isso?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - ... inviabilizar, levar da discussão da ANAC, do problema da ANAC, eu transferir essa decisão teoricamente para o modelo de agência, porque aí nós estaríamos naquilo que a gente chamaria um erro lógico-matemático de generalização empírica: em face de um caso concreto, eu generalizo e crio uma regra para todo modelo. Não é este o caso.



**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Mas, de qualquer forma, o senhor... pareceu-me, pela sua explanação, que o senhor tem dúvida se é válido ou não existir uma agência reguladora na aviação civil. É isso?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Na aviação civil, sim.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - O senhor extinguiria a ANAC, então?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - O modelo... não, não... poderia mantê-la, não com essa natureza de agência...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Independente dos Diretores, eu não estou fazendo essa discussão, estou discutindo o modelo mesmo...

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Claro, claro, não tem dúvida. É isso que quero examinar...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Porque eu acho que é uma subordinação, a lógica é de subordinação...

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Na relação...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - ... e não de fiscalização e controle. Embora eu acho que tenha de ter um órgão de Estado que ajude a gerar normas, fiscalize, controle e regule. Mas a Agência não mostrou competência para isso.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Veja, quando tínhamos o DAC, com todas as críticas que poderiam fazer, não existiam problemas. Os problemas surgiram quando surgiu a ANAC; há alguma coisa errada no sistema. É isso que quero olhar: se funciona ou se não funciona. E, se não funcionar, submeterei ao Presidente da República uma análise nesse sentido, um debate nesse sentido dentro do Governo, inclusive no próprio Congresso.

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

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Quanto à questão do duopólio, a forma pela qual se pode reduzir a questão do duopólio é exatamente o estímulo à aviação regional. Temos de estimular a aviação regional para efeito de reduzir a pressão em relação às grandes empresas. Agora, não se enganem de que é possível que o mercado brasileiro possa ter mais que 3 ou 4 grandes empresas. A idéia é ter um conjunto de empresas grandes e, depois, ter um conjunto de aviações regionais com médias empresas. Inclusive, você tem alguns ambientes em que as grandes não



chegam, que é o caso, por exemplo, do interior da Amazônia, em que você tem “n” empresas pequenas. Basta descer no Aeroporto de Manaus, e você vai verificar “n” empresas de que aqui a gente nunca ouviu falar, que operam e servem a um setor importante da Amazônia, porque a Amazônia, efetivamente, é uma área em que é inviável qualquer tipo de transporte que não o transporte aéreo. Muito obrigado, Deputado.

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

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pela ordem...

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

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Quem fala?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Deputado Vic, Presidente.

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

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** – Eu estou aqui.

É só para questionar o Ministro, porque há um tititi aqui, na imprensa, eu falo mais como jornalista, de que o Diretor Josef Barat acabou de pedir demissão. Procede, Ministro, essa informação? Porque é para o senhor que ele tem que pedir.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Eu sei tanto quanto o senhor, eu estou aqui, com o senhor, desde às 9h.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não, o senhor ficou meia hora fora. Nessa meia hora ele pode ter-lhe pedido demissão...

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Não, nessa hora, fiz outras coisas... Eu não tenho notícia...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Queria só registrar, Presidente, com a sua autorização, é o Brigadeiro Gondim que está ao seu lado?

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - É o Brigadeiro Gondim.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Então, eu gostaria de parabenizá-lo por serviços prestados, desde já, à aviação, porque eu tive a informação de que ele será o Secretário de Aviação Civil ou então Presidente da ANAC. Então, eu gostaria, como fez o Brigadeiro Juniti Saito que medalhou...

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Ministro, o Deputado Vic está nomeando... a prerrogativa é do Ministro.



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não, não estou nomeando. Eu tive tão boas informações dele... Mas o Brigadeiro Saito esteve aqui e disse que medalhou o pessoal da ANAC por serviços futuros prestados. Então, eu já estou dando os parabéns, Ministro, para ele como serviços futuros...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Eu comecei a ficar preocupado, porque a Oposição está nomeando agora membro da ANAC...

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Deputado Vic Pires, o voluntarismo de V.Exa. pode levá-lo à condição de mal informado, cuidado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O Deputado Vic Pires, Ministro, além de um bom Parlamentar, é jornalista de origem. Então ele não perdeu este viés da última notícia, da última hora.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Presidente...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu só registro...

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Sr. Ministro, é só para ficar mais claro que eu tive a impressão ou entendi V.Exa. de 2 maneiras distintas em relação à ANAC.

Na minha fala, propus que, realmente, a ANAC, nesse modelo, não pode funcionar, até porque há diferenças. Na ANEEL, apenas alguém paga uma conta a mais e, na ANAC, morrem pessoas, se errarem.

Então V.Exa. agora tranquiliza-me mais, porque está de acordo com que seja feita uma modificação nesse modelo da ANAC, deixando-a muito mais executiva do que propriamente como agência reguladora ou até mesmo acabando com a agência reguladora. E a segunda questão é só para V.Exa. pensar e termino aqui...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem, obrigado pela contribuição, Deputado.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Não, é só isto: quando se concentra excessivamente num terminal a quantidade de tráfego que não é necessário ou que não é unicamente necessário, colocamos em risco a segurança. Então, isso é algo que precisa ser observado. Só isso.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Obrigado a V.Exa.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Ministro Jobim, antes de encerrar, gostaria de dizer umas duas palavrinhas.



Esta Comissão, por 2 momentos, ficou muito apreensiva.

Nós estivemos numa diligência no CINDACTA I e vimos lá a manifestação dos controladores, de que até o Relator aqui, Marco Maia, já tratou hoje, que o controlador olhava para o painel, o console, e dizia: *“Esse console não serve; tem que mudar para outro”*.

E tivemos oportunidade, inclusive um dos Parlamentares foi o Deputado Vic Pires, que é um Deputado insuspeito do ponto de vista do Governo, porque é um Deputado de Oposição e bravo Deputado de Oposição aqui, nesta Casa...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - ... foi instado a olhar e, apesar de usar óculos, disse: *“não, mas aqui está nítido”*. Chamou-me, assim como o Deputado Miguel Martini, chamou o Deputado Marco Maia, acho que chamou outros Parlamentares e pediu que nós olhássemos para ver como estava a imagem naquele console. E todos nós chegamos à conclusão de que a imagem estava, se não 100% nítida, perfeitamente... dava para trabalhar.

E depois nós nos reunimos com o Comando da Aeronáutica. E o chefe do CINDACTA, em determinado momento, colocou as mãos, assim, na cabeça, como quem dizia assim que não tinha mais o que fazer.

Então nós saímos de lá, os que estávamos presentes, muito preocupados com o quadro que nós vimos, que era um quadro que, para nós, estava faltando um comando, uma determinação, uma providência mais enérgica.

Isso motivou até que a Comissão aqui autorizasse a mim e ao Relator irmos ao Ministro da Defesa da época, que era o Waldir Pires, que teria, em seguida, uma audiência com o Presidente Lula. Nós relatamos para ele toda a nossa apreensão e ele levou essa apreensão ao Presidente da República. Foi quando o Presidente deu autoridade, restabeleceu autoridade ao Comandante da Aeronáutica, e o Comandante da Aeronáutica tirou de cá, botou para lá...

Bom, na opinião da Deputada Luciana Genro, é uma medida autoritária, de força e o problema não está resolvido. Mas, pelo menos, de lá para cá, a gente não tem mais ouvido falar do problema dos controladores de vôo.

Tivemos também uma reunião na ANAC, não foi toda a Comissão, foi uma parte da Comissão, em que estavam presentes os Diretores da ANAC, a



INFRAERO, o Comando da Aeronáutica e o representante das empresas aéreas. E lá expusemos, com toda franqueza, com toda clareza, o problema que nós víamos que estava acontecendo e, para nós, o mais surpreendente: como é que nós, que não somos da área, que somos absolutamente leigos no assunto, estávamos vendo que estava tudo errado? Que Congonhas não poderia ter a concentração de vôos que estava tendo, quer dizer, uma série de observações que fizemos naquele dia. Como nós estávamos vendo, e eles, que são da área, que são do sistema, que são pagos para isso, não viram?

Então foi outro momento em que nós saímos de lá muito apreensivos porque vimos que havia conflito entre os diversos setores e não havia uma coordenação, não havia um comando: um tirando a responsabilidade de si e jogando no outro.

Então, isso motivou uma ida minha e do Relator à Casa Civil para que essa informação chegasse ao Presidente da República, que o prazo que ele tinha dado tinha esgotado. Ele tinha que tomar uma providência e não tinha mais tempo porque isso daí estava manchando a imagem do Governo.

Foi quando, não estou dizendo, e nem de longe teríamos essa veleidade de achar que houve a mudança do Ministro por causa dessa intervenção nossa, é claro que não; houve depois o acidente da TAM, que não estava nas nossas previsões... mas, aí, o Presidente tomou a decisão e mudou o Ministro. Não estou fazendo críticas ao Ministro que saiu, ele tem a história dele que respeitamos. Mas depois que V.Exa. assumiu o comando, o que esta Comissão tem percebido e a opinião pública, de uma maneira geral, as pessoas que tenho conversado, têm percebido? É que agora tem comando, agora tem determinação.

Então eu já ouvi, várias vezes, acho que todos aqui já ouviram, populares: *“Rapaz, esse Ministro aí é duro. Ele chega e fala mesmo e determina”*... E era isso que estava faltando.

Então, estou citando esses casos aqui para parabenizar V.Exa. e dizer que sobre V.Exa. recai grande responsabilidade que a população brasileira deposita. V.Exa. viu aqui a manifestação de vários Parlamentares, indistintamente, na maioria de Oposição, dizendo que V.Exa. é uma esperança para que essa crise do sistema brasileiro seja resolvida.



É claro que, como foi dito aqui, nós temos problemas emergenciais, de médio e de longo prazo. Então, o problema emergencial está sendo resolvido, era o problema dos controladores, do rádio em Congonhas, é o problema, Ministro, que aí é um desrespeito ao usuário, da falta de informações fidedignas nos painéis dos aeroportos. É inconcebível. No dia que nos resumimos lá, na ANAC, nós dissemos isso; gente, a crise foi deflagrada há 10 meses; hoje, chega o usuário no aeroporto, não tem uma informação fidedigna. O que custa isso ao Governo? Custa zero. Falta apenas determinação, decisão, comando.

E eu acho que agora V.Exa., não é porque estamos elogiando de corpo presente, parece que estou tendo a concordância da Oposição (*Risos*), que agora eu acho que a população brasileira, se não unanimemente, que não existe unanimidade, mas consensualmente, sente que há um comando, uma direção, que V.Exa. está se havendo muito bem à frente do Ministério.

E mais ainda: V.Exa. não tem se furtado a dar todas as informações e todos os esclarecimentos que a sociedade brasileira precisa, enfrentando sempre a imprensa, sempre acessível, para que toda a sociedade fique informada.

Por isso nós parabenizamos V.Exa. e agradecemos a sua presença aqui, hoje, nesta Comissão — V.Exa. viu o interesse que houve. Começamos às 10h, já são 17h45min —, ao tempo em que pedimos desculpas por termos abusado do tempo de V.Exa.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Sr. Presidente, eu creio que não há desculpas a fazer. Isso é uma obrigação de Ministro de Estado, na relação que tem que ter necessariamente com o Parlamento. De outra parte, a questão do comportamento da Oposição e da Situação, ficou muito claro que isso não é uma questão político-partidária, é uma questão de Estado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Claro, é evidente.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - E se é uma questão de Estado, unidos todos. Agora, evidentemente, se fosse uma questão de Estado, a função da Oposição é exatamente fazer oposição e ser duro na suas funções de oposição. Agora, aqui não é uma questão, aqui nós estamos discutindo um problema que interessa a todos. Não quero dizer que as questões políticas não interessem a





todos. O problema é que as questões políticas fazem com que as divisões fiquem claras em termos de execução e formas de decisões.

Eu quero agradecer a V.Exa. a possibilidade deste debate e agradecer, enfim, as contribuições que trouxeram, e pedir ao Deputado Pepe Vargas, que tem uma Subcomissão que foi referida pelo Deputado Loures...

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - É, eu estou presidindo, o Deputado Pepe Vargas é o Relator e o Deputado Miguel Martini é o Vice-Presidente, Ministro.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Eu queria marcar uma reunião com os senhores no Ministério da Defesa, para, junto com o grupo de assessores, tratar, enfim,...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Muito oportuno isso.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - ...discutir esse tema, depois do dia 07,...

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Quando V.Exa. puder.

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - ...se isso for possível. Aí nós marcaríamos com o Brigadeiro Godinho, para efeito de nós termos um debate, conhecermos esse assunto.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Só quero avisar que eles têm até o dia 15 para entregar o relatório.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Nós vamos propor, já antecipando, Relator, nós iremos propor, numa idéia que nasceu hoje, até oriunda do Deputado Otavio Leite, que haja uma recomendação no relatório a ser escrita por V.Exa. e aprovada pela Comissão, que após o término da CPI seja instalada, se assim for desejo da Casa, uma Comissão Especial para continuar, do ponto de vista da legislação, o reforço institucional necessário, caso seja essa a nossa intenção coletiva, com relação... num segundo momento.

Então, Ministro, só concluindo, faço minhas as palavras do Deputado Marcelo Castro, sem a elegância que o Deputado Marcelo Castro tem, mas com a sinceridade que eu tenho desenvolvido aqui nesta CPI.

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

**O SR. MINISTRO NELSON JOBIM** - Obrigado a V.Exa. Obrigado a todos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Sendo assim, nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos, antes convocando os Srs. Deputados



para a próxima reunião ordinária a realizar-se amanhã, dia 29, no Plenário nº 7 do Anexo II, às 11h, para apreciação de requerimentos, e às 13h para tomada de depoimento dos Srs. Esdras Barros, Coordenador de Prevenção e Emergência da INFRAERO, e Agnaldo Molina Esteves, profissional de Serviço Aeroportuário da INFRAERO.

Está encerrada a presente reunião.