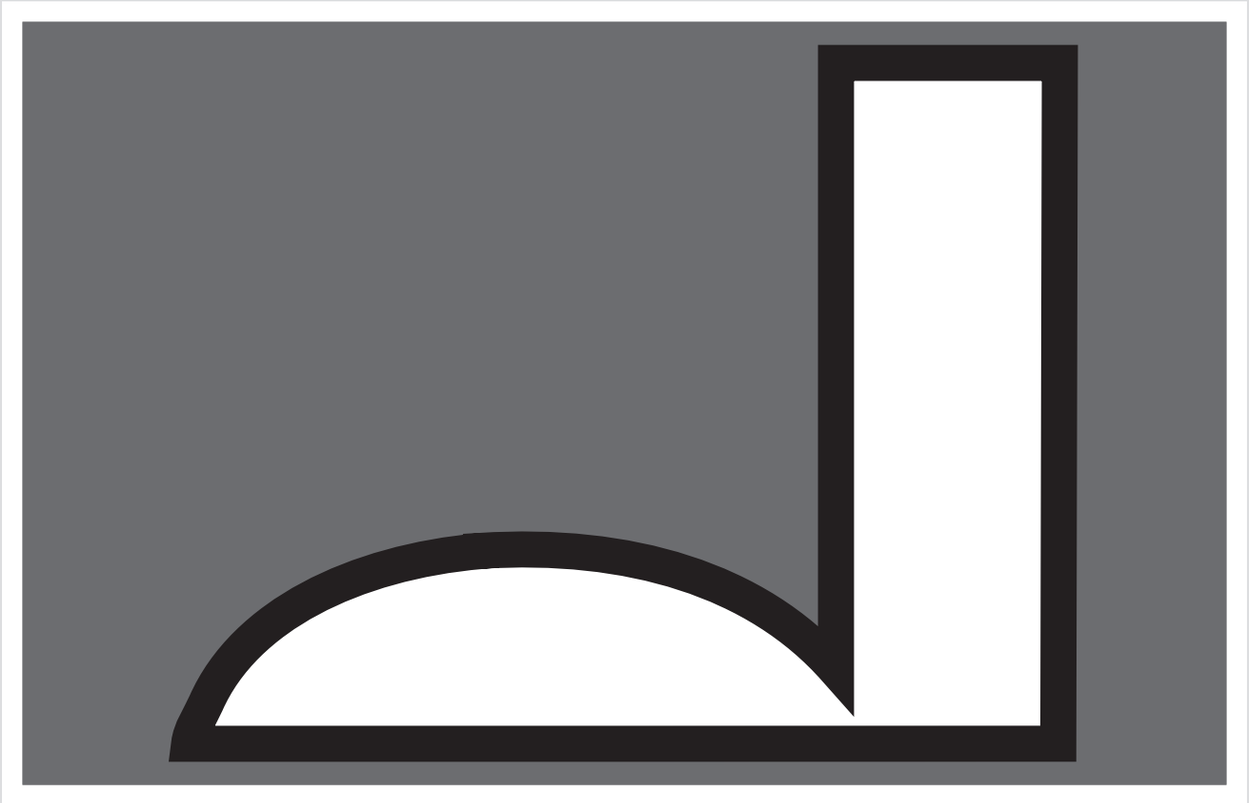
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL



DIÁRIO DO SENADO FEDERAL

RELATÓRIO FINAL Nº 4, DE 2007

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO CRIADA PELO REQUERIMENTO Nº 401, DE 2007

Destinada apurar as causas, condições e responsabilidades relacionadas aos graves problemas verificados no sistema de controle do tráfego aéreo, bem como nos principais aeroportos do país, evidenciados a partir do acidente aéreo, ocorrido em 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800 da Gol e um jato Legacy da American ExcelAire, e que tiveram seu ápice no movimento de paralisação dos controladores de vôo ocorrido em 30 de março de 2007.

VOLUME I/II

ANO LXII – SUP. AO Nº 200 – SEXTA-FEIRA, 7 DE DEZEMBRO DE 2007 – BRASÍLIA-DF

MESA DO SENADO FEDERAL

Presidente
Renan Calheiros – PMDB-AL
1º Vice-Presidente
Tião Viana – PT-AC
2º Vice-Presidente
Alvaro Dias – PSDB-PR
1º Secretário
Efraim Morais – DEM-PB
2º Secretário
Gerson Camata – PMDB-ES
3º Secretário
César Borges – DEM-BA
4º Secretário
Magno Malta – PR-ES

Suplentes de Secretário
1ª - Papaléo Paes – PSDB-AP
2º - Antônio Carlos Valadares – PSB-SE
3º - João Vicente Claudino – PTB-PI
4º - Flexa Ribeiro – PSDB-PA

LIDERANÇAS

MAIORIA (PMDB) – 19	BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT/PTB/PR/PSB/PC do B/PRB/PP)- 27	LIDERANÇA PARLAMENTAR DA MINORIA (DEM[1]/PSDB) – 29
LÍDER VICE-LÍDERES ..... **LÍDER DO PMDB – 19** **Valdir Raupp** VICE-LÍDERES DO PMDB Wellington Salgado de Oliveira Valter Pereira Gilvam Borges Leomar Quintanilha Neuto de Conto	**LÍDER** **Ideli Salvatti – PT** VICE-LÍDERES Epitácio Cafeteira João Ribeiro Renato Casagrande Inácio Arruda Marcelo Crivella Francisco Dornelles ..... **LÍDER DO PT – 12** **Ideli Salvatti** VICE-LÍDERES DO PT Eduardo Suplicy Fátima Cleide Flávio Arns **LÍDER DO PTB – 6** **Epitácio Cafeteira** VICE-LÍDER DO PTB Sérgio Zambiasi **LÍDER DO PR – 3** **João Ribeiro** VICE-LÍDER DO PR Expedito Júnior **LÍDER DO PSB – 3** **Renato Casagrande** VICE-LÍDER DO PSB Antônio Carlos Valadares **LÍDER DO PC do B – 1** **Inácio Arruda** **LÍDER DO PRB – 1** **Marcelo Crivella** **LÍDER DO PP – 1** **Francisco Dornelles**	**LÍDER** **Demóstenes Torres** VICE-LÍDERES ..... **LÍDER DO DEM – 16** **José Agripino** VICE-LÍDERES DO DEM Kátia Abreu Jayme Campos Raimundo Colombo Edison Lobão Romeu Tuma Maria do Carmo Alves **LÍDER DO PSDB – 13** **Arthur Virgílio** VICE-LÍDERES DO PSDB Sérgio Guerra Alvaro Dias Marisa Serrano Cícero Lucena
LÍDER DO PDT – 4 **Jefferson Péres** VICE-LÍDER DO PDT Osmar Dias	**LÍDER DO P-SOL – 1** **José Nery**	**LÍDER DO GOVERNO** **Romero Jucá - PMDB** VICE-LÍDERES DO GOVERNO Delcídio Amaral Antônio Carlos Valadares Sibá Machado João Vicente Claudino

[1] Alterada a denominação de Partido da Frente Liberal – PFL para Democratas, nos termos do Ofício nº 76/07 – DEM, lido em 2 de agosto de 2007.

EXPEDIENTE

Agaciel da Silva Maia Diretor-Geral do Senado Federal	**Cláudia Lyra Nascimento** Secretária-Geral da Mesa do Senado Federal
Júlio Werner Pedrosa Diretor da Secretaria Especial de Editoração e Publicações	**Maria Amália Figueiredo da Luz** Diretora da Secretaria de Ata
José Farias Maranhão Diretor da Subsecretaria Industrial	**Denise Ortega de Baere** Diretora da Secretaria de Taquigrafia

Impresso sob a responsabilidade da Presidência do Senado Federal. (Art. 48, nº 31, RISF)

SF - . 11.2007

RELATÓRIO FINAL Nº 4, DE 2007

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO CRIADA PELO REQUERIMENTO Nº 401, DE 2007

Destinada a apurar as causas, condições e responsabilidades relacionadas aos graves problemas verificados no sistema de controle do tráfego aéreo, bem como nos principais aeroportos do país, evidenciados a partir do acidente aéreo, ocorrido em 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800 da Gol e um jato Legacy da American ExcelAire, e que tiveram seu ápice no movimento de paralização dos controladores de vôo ocorrido em 30 de março de 2007.

SUMÁRIO

- Ofício nº 391, de 2007, do Presidente da Comissão i
- Requerimento nº 401, de 2007, de criação da Comissão.;..... ii
- Composição inicial iii
- Composição final iv
- Sinopse da tramitação v
- Relatório Final nº 4, de 2007 vi

SENADO FEDERAL
SECRETARIA DE COMISSÕES
Subsecretaria de Apoio às Comissões Especiais e Parlamentares de Inquérito

Ofício n.º 391/2007 – CPI - APAGÃO AÉREO

Brasília, 31 de outubro de 2007.

A Sua Excelência o Senhor
Senador TIÃO VIANA
Presidente do Senado Federal, interino
N E S T A

Senhor Presidente,

Comunico a Vossa Excelência o encerramento dos trabalhos desta Comissão na presente data, e em cumprimento ao artigo 150 do Regimento Interno do Senado Federal, encaminho a Vossa Excelência, para as providências devidas, Relatório Final aprovado na 44ª Reunião da Comissão, bem como o Voto em Separado Vencido do Senador Demóstenes Torres.

Cordialmente,

Senador RENATO CASAGRANDE
Vice-Presidente, no exercício da Presidência

Secretaria-Geral da Mesa
SERVIÇO DE PROTOCOLO LEGISLATIVO
RQS nº 401, de 2007 À Publicação
em 25.04.2007 Em 25/04/07

REQUERIMENTO Nº 401, DE 2007 - SF

(Do Senador José Agripino e outros Senhores Senadores)

Requerem a criação de Comissão Parlamentar de Inquérito, composta de treze Senadores, para, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, apurar as causas, condições e responsabilidades relacionadas aos graves problemas verificados no sistema de controle do tráfego aéreo, bem como nos principais aeroportos do país, evidenciados a partir do acidente aéreo, ocorrido em 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800 da Gol e um jato Legacy da American ExcelAire, e que tiveram seu ápice no movimento de paralisação dos controladores de vôo ocorrido em 30 de março de 2007.

Senhor Presidente,

Requeremos a V. Exª, com base no art. 145 do Regimento Interno do Senado Federal e no art. 58, § 3º, da Constituição Federal, a instituição de Comissão Parlamentar de Inquérito, composta por treze Senadores, para, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, com previsão de dotação orçamentária estimada em R$ 200.000,00 (duzentos mil reais) apurar as causas, condições e responsabilidades relacionadas aos graves problemas ocorridos no sistema de controle do tráfego aéreo, bem como nos principais aeroportos do país, evidenciados a partir dos seguintes fatos:

Senado Federal
Protocolo Legislativo
RQS nº 401 / 2007
Fls. 2

(a) *Acidente aéreo, ocorrido em 29 de setembro de 2006, que envolveu um Boeing 737-800 da Gol e um jato Legacy da American ExcelAire.* A colisão das aeronaves se deu sobre o município de Matupá/MT, vitimando mais de 150 pessoas, entre tripulantes e passageiros. Entre outros problemas, noticia-se que falhas de comunicação entre os aviões envolvidos no acidente e o controle aéreo ocorreram, lançando fortes suspeitas sobre o real alcance de radares e demais equipamentos de detecção.

(b) *Movimentos de manifestação promovidos pelos controladores de tráfego aéreo, que geraram inúmeros atrasos e cancelamentos de vôos, submetendo passageiros e usuários a situações ultrajantes e indignas.* A primeira operação-padrão da categoria teve início no

aeroporto de Brasília em 27 de outubro de 2006. Levantamento da Infraero revelou que, de 26 de outubro ao dia 4 de novembro de 2006, foram afetadas 43% das decolagens em todo o país. De 14.700 vôos que decolaram, 5.145 registraram atrasos significativos. Os cancelamentos ficaram em 1.176, ou seja, 8% do total de aviões que saíram do solo. Novo movimento foi detectado a partir de 13 de novembro de 2006, levando o Comando da Aeronáutica a determinar o aquartelamento dos controladores no dia subseqüente. Outras iniciativas ocorreram neste período. No entanto, a manifestação de maior impacto dos controladores foi a paralisação promovida em 30 de março de 2007, que impediu o funcionamento dos principais aeroportos do país.

(c) *A Infraero passou a admitir, por seus representantes legais, a necessidade de investimentos da ordem de R$ 7 bilhões na modernização e segurança de aeroportos*, ao passo que foram encontrados pelos técnicos do Tribunal de Contas da União, em muitas das obras por ela contratadas, sérios indícios de irregularidades, notadamente as referentes aos Aeroportos de Congonhas/SP, Guarulhos/SP, Viracopos/SP, Antônio Carlos Jobim/RJ e Juscelino Kubitschek/DF.

(d) *Panes em equipamentos e sistemas de radar, que geraram graves problemas de atrasos em aeroportos relevantes do país.* Em 18 de março de 2007, um problema no sistema de informática no Cindacta I – que responde pelo tráfego aéreo de Brasília, São Paulo, Rio, Cuiabá, Vitória e Belo Horizonte – gerou vários atrasos. O problema ocorreu pela manhã na rede de comunicação entre a sala de plano de vôo e o controle de tráfego. Para contornar a situação, os profissionais de serviço recorreram a um sistema manual para autorizar as decolagens, o que provocou atrasos em cascata em vários aeroportos. À tarde, teria, ainda, ocorrido um blecaute no registro de planos de vôo na torre do aeroporto. O gerador entrou em funcionamento e, 50 minutos depois, caiu uma chave no sistema. Tais fatos suscitaram, inclusive, suspeitas de sabotagem no seio do governo. Já nos dias 24, 25 e 26 de março de 2007, problema técnico no sistema ILS CAT 2 — que auxilia os pilotos nos pousos e decolagens em dias de muita neblina — determinou o fechamento do aeroporto de Guarulhos/SP por várias horas. O tempo de paralisação provocou reflexos nos vôos de todo dia 26. Foi preciso atrasar, pela manhã, a partida de mais de 14 aviões que iriam para o exterior e 12 com destino a cidades brasileiras. Em audiência na Câmara dos Deputados, o vice-diretor do Departamento de Controle do

Senado Federal
Processo Legislativo
REQ nº 1071 2007

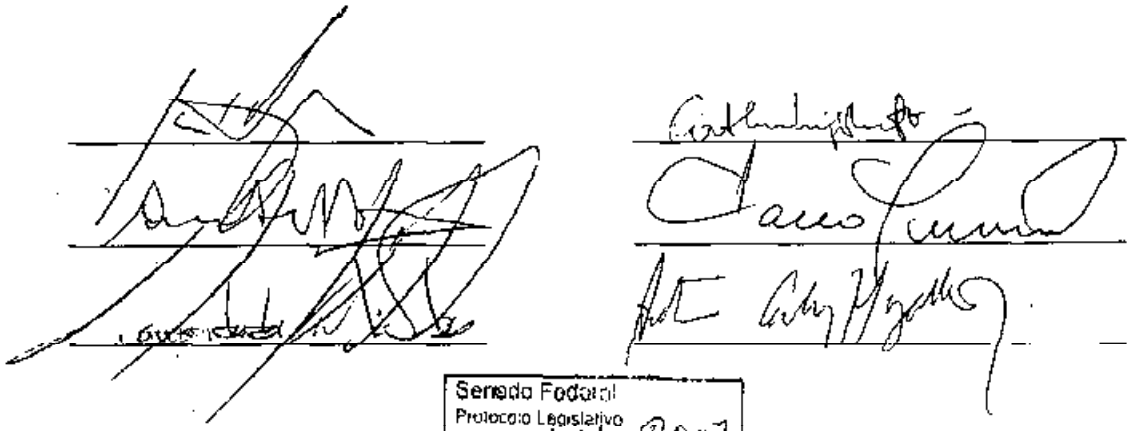
Espaço Aéreo (Decea), brigadeiro Ramón Borges Cardoso - representando o comandante da Aeronáutica, Luiz Carlos Bueno - afirmou que os radares de Brasília chegam a registrar 30 aviões falsos por dia.

(e) No exercício de 2006, apenas 50% do orçamento do *programa de Segurança de Vôo e Controle do Espaço Aéreo Brasileiro* foi efetivamente utilizado. Recursos destinados para os Cindactas foram retidos pelo governo federal, segundo o Tribunal de Contas da União.

(f) *Entre 18 e 25 de dezembro de 2006, outras turbulências foram causadas nos aeroportos gerando novas filas e reclamações por parte dos usuários do sistema de aviação civil.* Apesar de constatar a prática de *overbooking* – venda de passagens além da capacidade de acomodação das aeronaves –, relatório da ANAC acabou por atribuir os atrasos e cancelamentos a novos problemas no controle aéreo. Segundo o texto, dos 328 vôos cancelados no período, 67,24% foram por conta de problemas com o controle de tráfego aéreo. Muito embora o *overbooking* tenha sido detectado, a ANAC surpreendentemente não indicou a aplicação de qualquer penalidade.

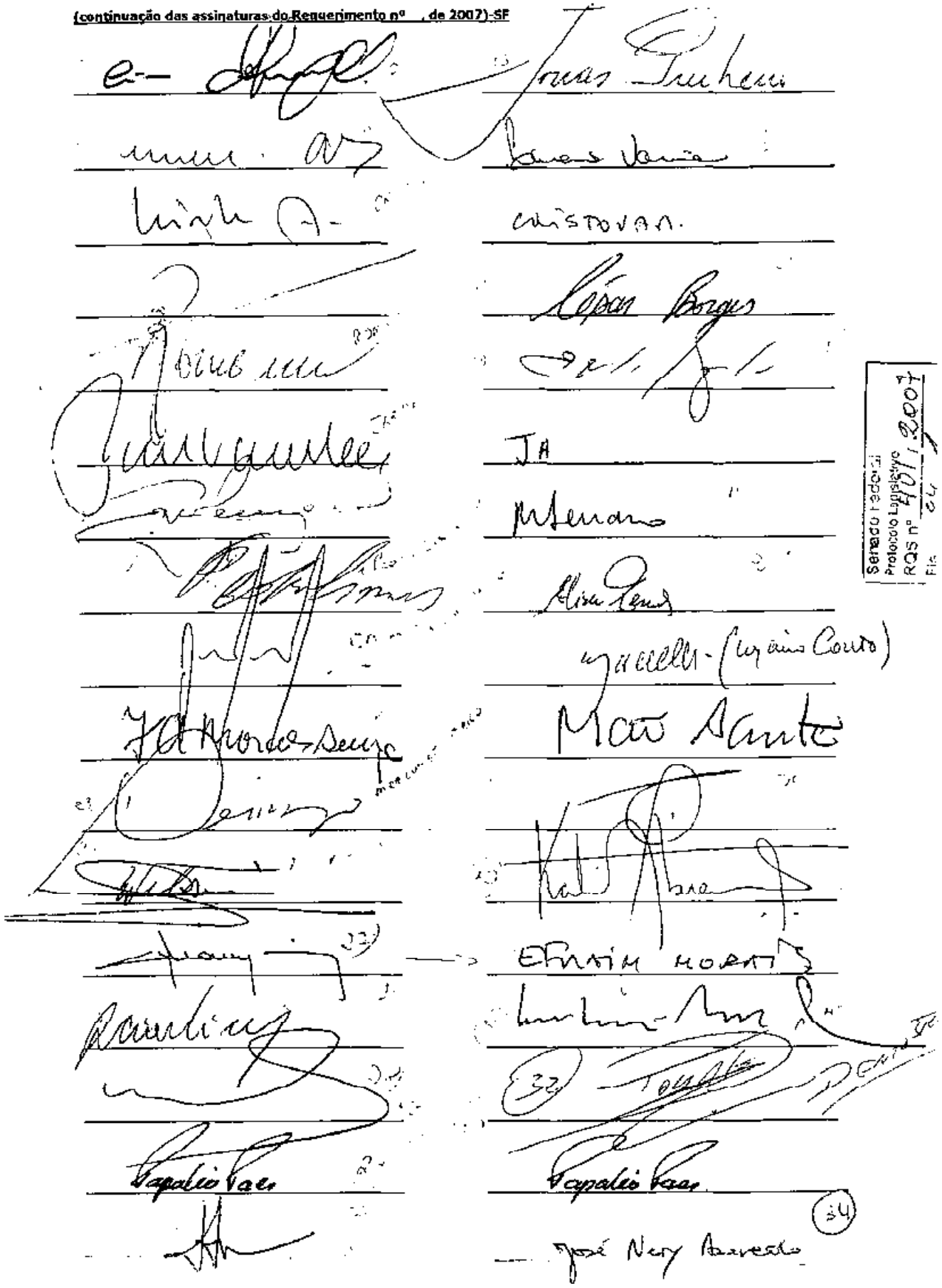
A grave situação por que passa o setor aéreo do país está a demandar a imediata atuação do Poder Legislativo. Cumpre, nesse sentido, sejam apuradas, mediante Comissão Parlamentar de Inquérito, as causas e os responsáveis por tais fatos, assim como oferecer soluções para a crise sem precedentes que o país atravessa.

Sala das Sessões, em 25 abril de 2007.



Senado Federal
Protocolo Legislativo
RQS nº 701 / 2007
Fls. 09

(continuação das assinaturas do Requerimento nº , de 2007)-SF



Composição inicial

Comissão Parlamentar de Inquérito, composta de 13 Senadores titulares e 8 suplentes, para, no prazo de cento e oitenta dias, apurar as causas, condições e responsabilidades relacionadas aos graves problemas verificados no sistema de controle do tráfego aéreo, bem como nos principais aeroportos do país, evidenciados a partir do acidente aéreo, ocorrido em 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800 da Gol e um jato Legacy da American ExcelAire, e que tiveram seu ápice no movimento de paralisação dos controladores de vôo ocorrido em 30 de março de 2007.

(Requerimento nº 401, de 2007)

(13 titulares e 8 suplentes)

Presidente: Senador Tião Viana – (PT-AC)
Vice-Presidente: Senador Renato Casagrande – (PSB-ES)
Relator: Senador Demóstenes Torres – (PFL-GO)

Titulares	Suplentes
BLOCO PARLAMENTAR DA MINORIA (PFL/PSDB)	
PFL	
Antonio Carlos Magalhães (PFL)	1.Raimundo Colombo (PFL)
Demóstenes Torres (PFL)	2.Romeu Tuma (PFL)
José Agripino (PFL)	[redacted]
PSDB	
Mário Couto (PSDB)	3. Tasso Jereissati (PSDB)
Sérgio Guerra (PSDB)	[redacted]
BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT/PTB/PR/PSB/PCdoB/PRB/PP)	
Tião Viana (PT)	1. Ideli Salvatti (PT)
Sibá Machado (PT)	2. João Pedro (PT)
Sérgio Zambiasi (PTB)	3. Inácio Arruda (PCdoB)
Renato Casagrande (PSB)	[redacted]
PMDB	
Leomar Quintanilha	1. Romero Jucá
Gilvam Borges	2. Valdir Raupp
Wellington Salgado	[redacted]
PDT	
Osmar Dias	[redacted]

Leitura: 25.4.2007
Designação: 15.5.2007
Instalação: 17.5.2007
Prazo Final: 26.11.2007

Composição final

Comissão Parlamentar de Inquérito, composta de 13 Senadores titulares e 8 suplentes, para, no prazo de cento e oitenta dias, apurar as causas, condições e responsabilidades relacionadas aos graves problemas verificados no sistema de controle do tráfego aéreo, bem como nos principais aeroportos do país, evidenciados a partir do acidente aéreo, ocorrido em 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800 da Gol e um jato Legacy da American ExcelAire, e que tiveram seu ápice no movimento de paralisação dos controladores de vôo ocorrido em 30 de março de 2007.

(Requerimento nº 401, de 2007)

(13 titulares e 8 suplentes)

Presidente: Senador Tião Viana – (PT-AC)
Vice-Presidente: Senador Renato Casagrande – (PSB-ES)
Relator: Senador Demóstenes Torres – (DEM-GO)

Titulares	Suplentes
BLOCO PARLAMENTAR DA MINORIA (DEM/PSDB)	
Antonio Carlos Júnior[3]	1.Raimundo Colombo (DEM)
Demóstenes Torres (DEM)	2.Romeu Tuma (PTB)[5]
José Agripino (DEM)	[redacted]
Mário Couto (PSDB)	3. Tasso Jereissati (PSDB)
Sérgio Guerra (PSDB)	[redacted]
BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT/PTB/PR/PSB/PCdoB/PRB/PP)	
Tião Viana (PT)	1. Ideli Salvatti (PT)
João Pedro (PT)[2, 4]	2. Sibá Machado (PT)[4]
Sérgio Zambiasi (PTB)	3. Inácio Arruda (PCdoB)
Renato Casagrande (PSB)	[redacted]
MAIORIA (PMDB)	
Leomar Quintanilha	1. Romero Jucá
Gilvam Borges	2. Valdir Raupp
Wellington Salgado	[redacted]
PDT	
(vago)[1]	[redacted]

[1] O Senador Osmar Dias deixa de compor esta Comissão, a partir de 29.05.2007 (Ofício nº 70/07 – GLPDT).
[2]. O Senador Expedito Júnior foi substituído pelo Senador João Pedro, conforme Ofício número 114/2007 – da liderança do Bloco de Apoio do Governo, lido na sessão de 16/05/2007.
[3] O Senador Antonio Carlos Júnior foi designado em 21.8.2007.
[4] O Senador João Pedro foi designado membro titular, em substituição ao Senador Sibá Machado, que passou à suplência, em 26.9.2007, conforme Ofício nº 154/2007- GLDBAG.
[5] Senador Romeu Tuma comunicou, em 11.10.2007, filiação ao PTB (DSF 12.10.2007)

Leitura: 25.4.2007
Designação: 15.5.2007
Instalação: 17.5.2007
Prazo Final: 26.11.2007

Sinopse da

Tramitação de Matérias (Proposições)

SF RQS 00401 / 2007 de 25/04/2007

Autor SENADOR - José Agripino

Ementa Requerem, nos termos do art. 145 do Regimento Interno do Senado Federal e no art. 58, Parlamentar de Inquérito, composta de treze Senadores, para, no prazo de 180 (cento e o relacionadas aos graves problemas verificados no sistema de controle do tráfego aéreo, b partir do acidente aéreo, ocorrido em 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 7 que tiveram seu ápice no movimento de paralisação dos controladores de vôo ocorrido e

Observações (CPI DO APAGÃO AÉREO). PRAZO FINAL: 26 11 2007.

Indexação REQUERIMENTO, SENADO, CRIAÇÃO, (CPI), NÚMERO, MEMBROS, TITULAR, IRREGULARIDADE, INVESTIGAÇÃO, ATUAÇÃO, REQUISITOS, RESPONSABIL ACIDENTE AERONÁUTICO, PARALISAÇÃO, CONTROLADOR DE TRÁFEGO A

Textos disponíveis Texto completo

Tramitações

Inverter ordenação de tramitações (Data Ascendente)

RQS 00401 / 2007
06/11/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Situação: COMISSÃO CONCLUIDA
Juntado Termo de abertura do Volume XIII, fl 5250. Continuação da juntada do voto em a 5654). À SCLS.

06/11/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Situação: COMISSÃO CONCLUIDA
Juntado Termo de abertura do Volume XII, fl 4830. Continuação da juntada do voto em 5248). Juntado Termo de encerramento do Volume XII, fl 5249.

06/11/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Situação: COMISSÃO CONCLUIDA
Juntado Termo de abertura do Volume XI, fl 4412. Iniciada a juntada do voto em separa 4828). Juntado Termo de encerramento do Volume XI, fl 4829.

06/11/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Situação: COMISSÃO CONCLUIDA
Juntado Termo de abertura do Volume X, fl 3982. Continuação da juntada do Relatório I encerramento do Volume X, fl 4411.

06/11/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Situação: COMISSÃO CONCLUIDA
Iniciada a juntada do Relatório Final da Comissão (fls.3490 a 3980). Juntado Termo de e

06/11/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Situação: COMISSÃO CONCLUIDA
Juntado Ofício nº 391/07 - CPI "Apagão Aéreo", comunicando o encerramento dos traba Federal o Relatório Final da CPI, bem como o Voto em Separado Vencido do Senador D

06/11/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Situação: COMISSÃO CONCLUIDA
A publicação das Atas das 32ª à 34 Reuniões da Comissão está prevista para o Diário do

01/11/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Situação: COMISSÃO CONCLUIDA
Juntado termo de abertura do Volume IX, fl. 3488.

01/11/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Situação: COMISSÃO CONCLUIDA
Juntado termo de encerramento do Volume VIII, fl 3487.

31/10/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Situação: COMISSÃO CONCLUIDA
Na presente data foi realizada a 34ª Reunião da Comissão, transcorrido o prazo regiment
Pedro. Submetido à votação o relatório do Senador Demóstenes Torres foi rejeitado e po
João Pedro que passa a constituir o Relatório Final da Comissão. Foram juntados ainda c
reunião e Atas das 33ª e 34ª Reuniões (fls. 3403 a 3486).

30/10/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntado ofício 6373/R, do Senhor Eros Grau, Ministro do Supremo Tribunal Federal, sol
nº 26963, devidamente encaminhado à Advocacia do Senado Federal (fls.3368 a 3402)

24/10/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 33ª Reunião da Comissão destinada a apresentação do R
aos membros da Comissão até a próxima terça-feira dia 30 de outubro . Foram juntados
presente reunião; e Ata da 32ª Reunião realizada em 19.09.2007 (fls. 3297 a 3367).

08/10/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntado ofício nº 5812/R, que encaminha medida liminar deferida pelo Ministro do Supr
Requerimeno nº 240/2007 - CPI/APAGÃO AÉREO, que ordenou a quebra dos sigilos b
Carvalho, devidamente respondido através do Ofício nº 388/2007 - CPI - APAGÃO AÉI

03/10/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
As atas das 27ª à 31ª reuniões da comissão encontram-se publicadas no DSF de 27.09.07

27/09/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntado Ofício 5528/R, do Senhor Celso de Mello, Ministro do Supremo Tribunal Feder
resultantes da quebra de sigilo bancário, telefonico e fiscal, da Senhora Denise Maria Ay
segurança 26895 (fls. 3273 a 3278).

27/09/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntado Ofício nº. 154/07-GLDAB, indicando o Senador João Pedro, como membro titul
que passa a figurar como membro Suplente (fl. 3272)
Publicação em 28/09/2007 no DSF Página(s): 32807 - 32808 (**Ver Diário**)

25/09/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntado Ofício nº 5417/R, encaminhando decisão do Ministro do Supremo Tribunal Fed
formulado através da medida cautelar em mandado de segurança nº 26895 (fls 3268 a 32

24/09/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntado termo de abertura do Volume VIII, fl. 3267.

24/09/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntado termo de encerramento do Volume VII, fl. 3266)

24/09/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO

Juntado Ofício nº 03/2007 - PF/CPI-APAGÃO, encaminhando os termos de depoimento dos seguintes funcionários e ex-funcionários da INFRAERO: a) NELSON JORGES BO MÁRIO DE URURAHY MACEDO NETO; d) AIRTON ESTEVENS SOARES; e) ÉRI OLIVEIRA PINHA; e g) EURICO JOSÉ BERARDO LOYO (acompanhado de cópia de (fls.3228 a 3265).

19/09/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi recebido Ofício nº. 5287/R, do Senhor Celso de Mello, Ministro do Cautelar em Mandato de Segurança nº 26895-6, solicitando cópia do Requerimento nº. 2 aprovado por esta CPI, na sua 26ª Reunião realizada em 21 de agosto de 2007, tendo sua nº. 375/2007 (fls. 3194 a 3227).

19/09/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 32ª Reunião da Comissão, destinada à oitiva dos Servido OLIVEIRA, JOSÉ WELLINGTON MOURA, e ELEUZA THEREZINHA MANZONI I às folhas 3110 a 3112). Foram juntados ainda os seguintes documentos: Lista de presenç 18.09.2007 (fls. 3113 a 3193).

18/09/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 31ª Reunião da Comissão, destinada à oitiva dos Servido ROBERTO SPINELLI JÚNIOR, e ADENAUHER FIGUEIRA NUNES (Termos de con apreciados os seguintes Requerimentos: nº. 249, de 2007 - Aprovado Autoria: Senador D os relatórios finais dos procedimentos de sindicância a cargo daquele órgão, à medida qu CGU 00190024036/2006-92; Processo CGU 00190001970/2007-17; Processo CGU 001 48. nº. 250, de 2007 - Rejeitado Autoria: Senador Demóstenes Torres - Requer a transfer Carlos Wilson Rocha de Queiroz Campos no período entre 01.01.2003 e a presente data. Torres - Requer a convocação do Senhor Nelson Ribeiro Diretor de Administração da IN Comunicação e Sistemas Ltda. nº. 252, de 2007- Aprovado Autoria: Senadora Ideli Salva telefônico do Senhor Tércio Ivan de Barros no período entre 18.04.1995 e 20.04.1998. nº - Requer a transferência dos sigilos bancário, fiscal e telefônico do Senhor Mario Brito R 2007- Aprovado Autoria: Senadora Ideli Salvatti - Requer a transferência dos sigilos ban no período entre 15.07.2002 e 28.01.2003. nº. 255, de 2007- Aprovado Autoria: Senador bancário, fiscal e telefônico do Senhor Fernando Perrone no período entre 19.04.2000 e Ideli Salvatti - Requer a transferência dos sigilos bancário, fiscal e telefônico do Senhor nº. 257, de 2007- Aprovado Autoria: Senadora Ideli Salvatti - Requer a transferência dos Bogalho Pettengill no período entre 20.04.1998 e 19.04.2000. nº. 258, de 2007- Aprovad convocação da Senhora Josefina Valle de Oliveira Pinha para prestar esclarecimentos a e Demóstenes Torres - Requer a convocação da Senhora Érica Silveira Duttweiler para pre Aprovado Autoria: Senador Demóstenes Torres - Requer a convocação da Senhora Mari 261, de 2007- Aprovado Autoria: Senador Demóstenes Torres - Requer a convocação do a esta CPI. nº. 262, de 2007- Aprovado Autoria: Senador Romeu Tuma - Nos termos leg prestar esclarecimentos a esta Comissão Parlamentar de Inquérito sabre a execução das c Congonhas em São Paulo, os senhores: Dr. Jose Adelmário Pinheiro Filho -Presidente da Filho -Presidente da Galvão Engenharia S.A. e o Responsável pela medição e atesto das juntados ainda os seguintes documentos: Lista de presença da presente reunião; e Ata da Publicação em 27/09/2007 no DSF Página(s): 33153 - 33192 PUB ATA 31ª REUNIÃO

10/09/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntado Ofício nº 4932/R do Senhor Marco Aurélio Mello, Ministro do Supremo Tribun 340/2007 - CPI - APAGÃO AÉREO (FLS. 2959 E 2960).

04/09/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 30ª Reunião da Comissão, destinada a oitiva dos Senhor Servidor da INFRAERO, que prestou depoimento sem assinar termo de compromisso na

92371, concedido pelo Ministro Eros Grau do Supremo Tribunal Federal (folhas 2899 a .
MARIANGELA RUSSO, Servidoras da INFRAERO (Termos de compromissos juntado
seguintes documentos: Lista de presença da presente reunião; e Ata da 29ª Reunião reali
Publicação em 27/09/2007 no DSF Página(s): 33097 - 33153 PUB ATA 30ª REUNIÃO

31/08/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
As atas e notas taquigráficas da 16ª a 27ª reuniões dessa, comissão estão publicadas no D
Publicação em 30/08/2007 no DSF Página(s): 29203 - 29688 PUB ATAS 16ª A 27ª REI

29/08/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 29ª Reunião da Comissão, destinada à oitiva dos senhore
Controladoria Geral da União; LUIZ HENRIQUE PANDOLFI MIRANDA, Controlado
Empresário - AEROMÍDIA (Termos de compromissos juntados às folhas 2842 a 2844) I
presença da presente reunião; e Ata da 28ª Reunião realizada em 28.08.2007 (fls.2845 a
Publicação em 27/09/2007 no DSF Página(s): 33073 - 33097 PUB ATA 29ª REUNIÃO

28/08/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntado termo de abertura do Volume VII, fl. 2841)

28/08/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntado termo de encerramento do Volume VI, fl. 2840)

28/08/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 28ª Reunião da Comissão, destinada à oitiva dos senhore
da Polícia Civil do Estado de São Paulo; e MÁRIO LUIZ SARRUBBO, Promotor de Jus
juntados às folhas(2761 e2762) e das Senhoras FERNANDA TEIXEIRA SOUZA D. TA
São Paulo e CECÍLIA MARIA PIEDRA MARCONDES, Desembargadora do Tribunal
seguintes documentos: Lista de presença da presente reunião; e Ata da 27ª Reunião reali
Publicação em 27/09/2007 no DSF Página(s): 33046 - 33073 PUB ATA 28ª REUNIÃO

22/08/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 27ª Reunião da Comissão destinada à oitiva dos senhore
Distrito Federal; JOSEF BARAT, Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil - ANA
da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; e CARLOS ERNESTO DE CAMPOS,
2689 a 2692). O Senhor CARLOS ERNESTO DE CAMPOS apresentou autorização de
de janeiro de 2003 (fl.2693). Foram apresentados pelo Senador Demóstenes Torres, e po
2007, requer a convocação da juíza do TRF (TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL) - 3ª
esclarecimentos à CPI do Apagão Aéreo; 243, de 2007, requer a convocação do Delegad
Menezes Barbosa, para prestar esclarecimentos à CPI do Apagão Aéreo; 244, de 2007, r
para prestar esclarecimentos à CPI do Apagão Aéreo; 245, de 2007, requer ao Departam
inteiro teor da Concorrência Pública nº 002/DAESP/2003; 246, de 2007, requer a Empre
INFRAERO informações acerca dos recursos recebidos, no período compreendido entre
cedidas, para ocasião da concessão de áreas para veiculação de mídia aeroportuária das i
Petrobrás; 247, de 2007, requer ao HSBC Bank Brasil informações acerca dos recursos d
presente data, discriminando-se o quantitativo de placas e outdoors utilizados, por ocasiã
anúncios; 248, de 2007, requer à PETROBRÁS informações acerca dos recursos despen
presente data, discriminando-se o quantitativo de placas e outdoors utilizados, por ocasiã
anúncios.(fls.2693-A a 2699) Foram juntados ainda os seguintes documentos: Lista de p
em 16.08.2007 (fls 2700 a 2760).
Publicação em 30/08/2007 no DSF Página(s): 29648 - 29688 PUB ATA 27ª REUNIÃO

21/08/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntado Ofício nº. 84/07-DEM, comunicando a indicação do Senador Antonio Carlos M
Partido na CPI criada pelo Requerimento nº 401, de 2007. (fl. 2688)

Publicação em 22/08/2007 no DSF Página(s): 28170 (Ver Diário)

21/08/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 26ª Reunião da Comissão, destinada à oitiva dos senhore da INFRAERO; MARCO FÁBIO MORSELLO, Presidente da Comissão de Direito Aer Coordenador e Professor da Universidade Veiga de Almeida no Rio de Janeiro (Termos apresentados pelo Senador Demóstenes Torres e posteriormente aprovados, os Requerim bancário, telefônico e fiscal da Senhora Denise Maria Ayres de Abreu, no período compr requer a transferência dos sigilos bancário, telefônico e fiscal da Senhora Eleuza Terezin período compreendido entre 01.01.2003 e a presente data; 233, DE 2007, requer a transf Adenauher Figueira Nunes (CPF 031.193.352-15), no período compreendido entre 01.01 transferência dos sigilos bancário, telefônico e fiscal do Senhor José Wellington Moura (01.01.2003 e a presente data; 235, DE 2007, requer a transferência dos sigilos bancário, Oliveira (CPF 069.304.507-82), no período compreendido entre 01.01.2003 e a presente bancário, telefônico e fiscal do Senhor Tércio Ivan de Barros (CPF 004.536.681-00), no 237, DE 2007, requer a transferência dos sigilos bancário, telefônico e fiscal do Senhor I período compreendido entre 01.01.2003 e a presente data; 238, DE 2007, requer a transf Josefina Valle de Oliveira Pinha (CPF 185.527.571-68), no período compreendido entre transferência dos sigilos bancário, telefônico e fiscal do Senhor Roberto Spinelli Júnior (01.01.2003 e a presente data; 240, DE 2007, requer a transferência dos sigilos bancário, Carvalho (esposa de Carlos Alberto Carvalho) - CPF nº. 052.702.158-02, no período con 2007, requer, com fundamento no § 3º do art. 58 da Constituição Federal, que sejam ouv criada pelo Requerimento nº. 401/2007 - os senhores Lídio Duarte, ex-presidente do IRE ex-diretor comercial do IRB, e Pedro Câmara Raposo Lopes, coordenador da Comissão possível favorecimento da empresa Assurê Administração e Corretagem de Seguros Ltda Infraero, assim como a cláusula de editais de licitação para contratação de seguro pela In 2591). Foram juntados ainda os seguintes documentos: Lista de presença da presente reu 2592 a 2687).
Publicação em 30/08/2007 no DSF Página(s): 29617 - 29648 PUB ATA 26ª REUNIÃO

16/08/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 25ª Reunião da Comissão, destinada à oitiva da Senhora Nacional de Aviação Civil - ANAC; e do Tenente-Brigadeiro-do-Ar JOSÉ CARLOS PE compromissos juntados às folhas 2415 a 2416). Foram juntados ainda os seguintes docu Reunião realizada em 15.08.2007 (fls.2417 a 2558).
Publicação em 30/08/2007 no DSF Página(s): 29468 - 29617 PUB ATA 25ª REUNIÃO

15/08/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntado termo de abertura do Volume VI, fl. 2414)

15/08/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntado termo de encerramento do Volume V, fl. 2413)

15/08/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 24ª Reunião da Comissão, destinada à oitiva dos Senhor FERDINANDO CASORIA; Empresário da FS3; ADILSON JOSÉ DA SILVA, Empreg SOBRINHO, Presidente da Associação Brasileira Mídia Aeroportuária - ABMA (Termo Senhor ARISTEU CHAVES FILHO prestou depoimento sem assinar termo de compro Corpus nº. 92225-2, concedido pelo Ministro Gilmar Mendes do Supremo Tribunal Fede seguintes documentos: Lista de presença da presente reunião; e Ata da 23ª Reunião reali
Publicação em 16/08/2007 no DSF Página(s): 29499 - 29568 PUB ATA 24ª REUNIÃO

14/08/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 23ª Reunião da Comissão, destinada à oitiva dos Senhor

Familiares das Vitimas do Vôo 1907; Dra. CARLA COELHO, Advogada da GOL desig
pertences pessoais das vitimas do Vôo 1907, realizada pela Aeronáutica; Brigadeiro-do-
responsável pela operação de coleta e guarda dos pertences pessoais das vítimas do Vôo
DE AZEVEDO MORAES, Procuradores da República no Estado da Bahia; e DELEGA
Superintendência Regional do Departamento de Polícia Federal - SR/DPF/DF. (Termos
palavra, por sugestão do Relator: Senador Demóstenes Torres, devidamente acolhida pel
Senhora Ana Maria Espínola, mãe de uma das vítimas do vôo 1907 da Gol. Foram aprov
Demóstenes Torres: 220. Solicitando o depoimento do Brigadeiro J. Roberto do DECEA
segurança de vôo da AirBus, Sr. Yannick Malinge; 222. Requer à Empresa Brasileira de
que consolide as informações a seguir explicitadas acerca das Concorrências:001/DAAG
003/DAAG/SBGO/2003,004/DAAG/SBVT/2003, 005/DAAG/SBRJ/2003, 010/DAAG/
12/DAAG/SBGR/2003 e 013/DAAG/SBMQ/2003. Valores efetivamente pagos, datas, c
Agência e Conta-Corrente), nome do titular da conta e respectivo CNPJ. 223. Requer à E
INFRAERO de planilha que consolide as informações a seguir explicitadas acerca das C
001/DAAG/SBSP/2004,003/DAAG/SBGO/2003,04/DAAG/SBVT/2003,005/DAAG/SE
012/DAAG/SBGR/2003 e 013/DAAG/SBMQ/2003. a. Existência de autorizações, por p
firmados em razão das referidas concorrências, de subcontratações para partes da obra, e
existentes, tais subcontratações, bem como as empresas subcontratadas e respectivos CN
objeto destinado a cada uma dessas subcontratações; b. Indicação dos responsáveis técni
contratado, em relação às obras executadas; c. Indicação dos responsáveis pela fiscalizaç
contratado, tanto da Infraero quanto do Consórcio contratado; d. Indicação dos responsá
CPFs, para os pagamentos dos contratos firmados. 224. Requer ao Ministério da Cultura
a preços de mercado, de obras de arte localizadas no aeroporto de Recife - Pernambuco;
especialista em Direito Aeronáutico; 226. Requer o depoimento do Senhor Fábio Morcel
depoimento do Senhor Guilherme de A.C. Abdalla especialista em Direito Aeronáutico;
referente à devolução dos pertences dos passageiros e tripulantes que morreram no acide
Requer a cópia da relação de pertences das vítimas do vôo 1907 da Gol, assim como do
Senhor Carlos Ernesto Campos, para prestar esclarecimentos à CPI do Apagão Aéreo (fl
documentos: Lista de presença da presente reunião; e Ata da 22ª Reunião realizada em 9
Publicação em 30/08/2007 no DSF Página(s): 29448 - 29498 PUB ATA 23ª REUNIÃO

09/08/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 22ª Reunião da Comissão, destinada à oitiva dos Senhor
da República no Estado do Rio de Janeiro; CARLOS FERNANDO MAZZOCO; Procur
LUIZ BERNARDO SANTOS, Procurador da República no Estado do Amapá; MARCEI
Estado de Pernambuco; MARCELLUS BARBOSA LIMA, Procurador da República no
MAGNANI, Procurador da República no Município de Guarulhos; e PAULO ROBERT
no Município de Campinas (Termos de compromisso juntados às folhas 2168 a 2174). F
presença da presente reunião; e Ata da 21ª Reunião realizada em 8.08.2007 (fls. 2175 a 2
Publicação em 30/08/2007 no DSF Página(s): 29422 - 29448 PUB ATA 22ª REUNIÃO

08/08/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 21ª Reunião da Comissão, destinada à oitiva do Ministro
seguintes requerimentos: Nº. 207, de 2007 Autor: Senador Romeu Tuma. Visando obter
pelas companhias aéreas TAM e GOL, com garantia do IRB, requer a convocação do se
José Garcia Netto - Diretor de Contratos da GOL; Henrique Brandão - Representante da
Representante da empresa GUY CARPENTER & COMPANY; Representante da corret
Presidente da ASSURÊ; Luis Eduardo Lucena - ex -Diretor do IRB. Nº. 208, de 2007 A
de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO cópia do Relatório produzido por solicita
condições da Pista principal do aeroporto de Cumbica - Guarulhos. Nº. 209, de 2007 Aut
Gol, informações circunstanciadas acerca dos procedimentos de coleta dos pertences pes
noticiada nos meios de comunicação. Nº. 210, de 2007 Autor: Senador Demóstenes Torr
circunstanciadas acerca dos procedimentos de coleta dos pertences pessoais das vítimas
comunicação. Nº. 211 de 2007 Autor: Senador Demóstenes Torres Requer ao Promotor

Diaulas Costa Ribeiro, Informações circunstanciadas acerca dos procedimentos de coleta suposta pilhagem noticiada nos meios de comunicação. Nº. 212 de 2007 Autor: Senador Associação das Vítimas do Vôo 1907 da GOL, para prestar esclarecimentos acerca da su 213 de 2007 Autor: Senador Demóstenes Torres Requer ao Comando da Aeronáutica, cé brasileiros, bem como do zoneamento urbano em torno desses aeroportos. Nº. 214 de 20 INFRAERO cópia do relatório produzido acerca das pistas dos aeroportos brasileiros, be aeroportos. Nº. 215 de 2007 Autor: Senador Demóstenes Torres Requer a convocação dc prestar esclarecimentos perante esta CPI. Nº. 216 de 2007 Autor: Senador Demóstenes T Pereira, ex-Presidente da INFRAERO para prestar esclarecimentos perante esta CPI. Nº. convocação do Promotor do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios, Diaulas pessoais das vítimas do vôo 1907 da Gol. Nº. 218 de 2007 Autor: Senador Demóstenes T responsável pelo acompanhamento da operação de coleta e guarda dos pertences pessoai Senador Demóstenes Torres Requer a convocação do oficial da aeronáutica, responsável vôo 1907 da Gol (fls. 2111 a 21250) Foram juntados ainda os seguintes documentos: Lis realizada em 7.08.2007 (fls. 2126 a 2167).
Publicação em 30/08/2007 no DSF Página(s): 29394 - 29422 PUB ATA 21ª REUNIÃO

07/08/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 20ª Reunião da Comissão destinada à oitiva dos Senhore República no Estado de São Paulo; JOSÉ RICARDO MEIRELLES, Procurador da Repú CORREA FILHO, Procurador da República no Estado de Goiás (Termos de compromis: Ata da 19ª Reunião realizada em 02.08.2007 e a Lista de presença da presente reunião (f. Publicação em 30/08/2007 no DSF Página(s): 29374 - 29394 PUB ATA 20ª REUNIÃO

02/08/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 19ª Reunião da Comissão destinada à oitiva dos Senhore CENIPA, Tenente-Brigadeiro-do-Ar JOSÉ CARLOS PEREIRA, Presidente da INFRAE Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e MARCO ANTÔNIO BOL compromisso juntados às folhas 1970 a 1973). Foram juntadas ainda a Lista de presença 08.2007 (fls1974 a 1986).
Publicação em 30/08/2007 no DSF Página(s): 29312 - 29374 PUB ATA 19ª REUNIÃO

02/08/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntado termo de abertura do Volume V, fl 1969.

02/08/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntado termo de encerramento do Volume IV, fl 1968.

01/08/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 18ª Reunião da Comissão onde foram aprovados os segu Demóstenes Torres. Requer à Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos - EBCT cópia faturas, emitidos pela Agência de Publicidade Giovanni, FCB S.A, no período compreen circunstanciado acerca das liberações de recursos efetivadas. Nº. 118, de 2007 Requer à INFRAERO cópias das faturas emitidas contra a empresa Aeromídia Publicidade Ltda. (compreendido entre 01.10.06 e 28.02.07. Nº. 119, de 2007 Autor: Senador Demóstenes Aeroportuária - INFRAERO cópias dos processos de cessão de áreas "Sub judice" da em Demóstenes Torres Requer a transferência dos sigilos bancário, telefônico e fiscal do Se 65), no período compreendido entre 01.01.2003 e a presente data. Nº. 121 de 2007 Autor sigilos bancário, telefônico e fiscal da Senhora Márcia Gonçalves Chaves (CPF 599.728. presente data. Nº. 122 de 2007 Autor: Senador Demóstenes Torres Requer a transferênci Mariângela Russo (CPF 013.655.158-00), no período compreendido entre 01.01.2003 e Demóstenes Torres Requer a transferência dos sigilos bancário, telefônico e fiscal do Se compreendido entre 01.01.2003 e a presente data. Nº. 124 de 2007 Autor: Senador Demó telefônico e fiscal da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda. (CNPJ 05.858.007/00

presente data. Nº. 125 de 2007 Autor: Senador Demóstenes Torres Requer a transferênci
Ferdinando Casoria (CPF 082.325.008-32), no período compreendido entre 01.01.2003 e
Viana e Renato Casagrande Requer o convite ao Ministro da Defesa, Nelson Jobim, para
Inquérito. Nº. 127 de 2007 Autor: Senador Tião Viana Requer das concessionárias de av
escala de trabalho dos tripulantes de suas aeronaves nos últimos noventa dias. Foram apr
Senador Demóstenes Torres, que integram o Plano de Trabalho aprovado na presente rei
0062?2007 em curso na Superintendência da Polícia Federal em São Paulo, acompanhad
129. Cópia do Inquérito instaurado pela 27ª Delegacia de Polícia Civil - Campo Belo - p
3054 da TAM, ocorrido no dia 17.07.2007; 130. Resultado da decodificação das caixas p
da TAM, envolvido no acidente de 17.07.2007 em Congonhas - vôo JJ 3054, acompanha
manutenção do Airbus A320, prefixo PR-MBK da TAM desde a incorporação do mesm
diálogos ocorridos entre os controladores de vôo e o piloto do vôo JJ 3054 da TAM no d
Ocorrências da Infraero em Congonhas entre os dias 15 e 17.07.2007 (torre de controle);
Telex), emitido pelo Vice-Presidente de Segurança de Vôo da Airbus após o acidente do
SSO-ANAC, de 16.08.2006; 136. Cópia dos Manuais do Fabricante do Airbus A320 (M
pericial nº. 12792-301-ii do IPT sobre a pista principal de Congonhas, bem como de peri
periciais feitos pela Infraero sobre a pista principal de Congonhas; 139. Cópia do Proced
Paulo para apurar as causas e conseqüências do acidente do vôo JJ 3054 da TAM no dia
disciplinam os procedimentos de pouso e decolagem de aeronaves; 141. Cópia dos relaté
A320, prefixo PR-MBK, desde a incorporação do mesmo à frota da TAM em 2006; 142.
controladores de vôo do APP São Paulo pelos pilotos nos dias 16 e 17.07.2007; 143. Cóp
pista principal de Congonhas; 144. Fornecimento dos nomes dos controladores de vôo ci
17.07.2007; 145. Fornecimento dos nomes dos pilotos dos vôos 1879 e 1203 da Gol; 302
no dia 16.07.2007 com pouso em Congonhas), prejudicado em virtude da aprovação do I
experiência profissional dos pilotos do Vôo JJ 3054 da TAM (Kleiber Lima e Di Sacco)
17.07.2007 no aeroporto de Congonhas; 147. Cópia da NOTAN solicitada pela Infraero
Congonhas no dia 29/06/07 (12:00h) ou documento que a respaldou; 148. Planilha que c
responsabilidade da Infraero, que somados ultrapassam R$ 10 milhões, iniciadas a partir
Viracopos, Brasília, Goiânia, Santos Dumont, Vitória, Macapá, Recife, Salvador e Cuiab
valor, local da obra, objeto resumido da obra, nome e CNPJ da empresa e/ou consórcio c
do gestor e dos fiscais da obra, acompanhados dos respectivos CPFs. 149. Oitiva do Senl
150. Oitiva do Senhor Rogério Barata, funcionário da INFRAERO. 151. Oitiva da Senhc
152. Oitiva do Senhor José Oliveira Sobrinho. 153. Oitiva do Senhor Adilson Silva (Sá I
155. Oitiva do Senhor Ettore Ferdinando Casoria (FS3 comunicação). 156. Oitiva do Ser
Senhor Adauto César Filho, funcionário da INFRAERO. 158. Oitiva do Senhor Francisc
Oitiva do Senhor Paulo Dietzszh, funcionário da INFRAERO. 160. Oitiva do Senhor Pro
INFRAERO. 161. Oitiva do Senhor Ernesto Escóssia Araújo Camargo, funcionário da IN
funcionário da INFRAERO. 163. Oitiva do Senhor Carlos Roberto da Silva, funcionário
funcionário da INFRAERO. 165. Oitiva da Senhora Mariângela Russo, funcionária da IN
(Presidente da TAM). 167. Oitiva do Senhor Rui Amparo (Vice-Presidente Técnico da T
(Presidente da Pantanal). 169. Fornecimento dos nomes dos pilotos dos vôos 1879 e 120.
(todos os vôos no dia 16.07.2007 com pouso em Congonhas); e 1697 da Gol, que pousou
do piloto do vôo 1697 da Gol, que pousou às 17:04, do dia 17.07.07, em Congonhas. 171
pela área de segurança de vôo da TAM). 172. Oitiva do Senhor Guilherme Gmach (Dire
Frischman (chefe dos pilotos dos Airbus A320 da TAM). 174. Oitiva do Senhor Milton S
Oitiva da Senhora Denise Maria Ayres de Abreu (Diretora da ANAC). 176. Oitiva do Se
Senhor Paulo Roberto Gomes de Araújo (Procurador da ANAC). 178. Depoimento dos S
(presentes na torre de controle no dia do acidente). 179. Depoimento do Senhor Jonas Fe
Airbus da TAM). 180. Depoimento do Senhor Marcos Tarcísio Marques dos Santos (sup
dos Senhores Coronéis Gâmbaro e Moacir (inspecionaram a pista principal de Congonha
Carlos Pereira (Presidente da Infraero). 183. Depoimento da Senhora Eleuza Terezinha I
Armando Schneider Filho (superintendente da Infraero e inspecionou a pista principal de
Senhor Edgard Brandão (Superintendente Regional da Infraero). 186. Depoimento do Se
187. Depoimento dos Senhores Agnaldo Molina Esteves e Esdras Barros e Enildo (Técn

17.07.2007). 188. Depoimento do Senhor Mário Jorge Moreira, Gestor da INFRAERO, 1
Depoimento do Senhor Mário Bittencourt Sampaio (Representante da Airbus no Brasil).
(Ex-secretário-geral da Organização Internacional da Aviação Civil - Icao). 191. Depoim
Tecnológicas de São Paulo - IPT. 192. Depoimento do Senhor Ronald Jenkins (Coorden
Depoimento do Senhor Responsável pelo Laudo Pericial nº. 12792-301-ii do IPT sobre a
Tenente Brigadeiro do Ar, Juniti Saito (Comandante da Aeronáutica). 195. Depoimento
que investiga o acidente da TAM). 196. Depoimento do Major Brigadeiro do Ar, Jorge K
Senhor Frederico Grinsburg Saldanha (Delegado da Polícia Federal responsável pelo inq
Coronel Fernando Silva Alves de Camargo (Chefe da Comissão de Investigação do Acid
Regional de Proteção ao Vôo em São Paulo. 200. Depoimento do Tenente-Coronel, Carl
Acidente da TAM) 201. Depoimento do Tenente Coronel, Luiz Cláudio Bastos Magalhã
Depoimento do Chefe do Destacamento de Controle do Espaço Aéreo em São Paulo. 20
de controle nos dias 16 e 17.07.2007, inclusive os que monitoraram o pouso do Airbus A
Requerimentos abaixo relacionados, de autoria do Senador João Pedro: 204. Solicitando
Eduardo Antonio Carvacallo Filho. 205. Solicitando oitiva do Senhor Mauro Spósito, De
Operações Especiais de Fronteiras. 206. Solicitando oitiva do Senhor Marcelo de Carval
SIPAM. Foram juntados ainda os seguintes documentos: Lista de presença da presente re
(fls.1781 a1967).
Publicação em 30/08/2007 no DSF Página(s): 29306 - 29312 PUB ATA 18ª REUNIÃO

27/07/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Recebido neste órgão na presente data.

27/07/2007 SGM - SECRETARIA GERAL DA MESA
Devolvidos os Volumes de I a IV à Secretaria de Apoio às Comissões Especiais e Parlan

27/07/2007 SGM - SECRETARIA GERAL DA MESA
Expedidos, em 19.07.07, a Mensagem nº 76/2007, ao Excelentíssimo Senhor Presidente
1027, 1028, 1029, 1030, 1031, 1032, 1033, 1034, 1035, 1036, 1037, 1038 e 1039, de 20(
Relatórios Parciais nºs 2 e 3, de 2007-SF, publicados nos DSF nºs 94 e 109 de 22.06.07 e
conforme recomendações contidas nas referidos Relatórios Parciais: 1) Ministra de Estac
DILMA VANA ROUSSEFF; 2) Presidente da Câmara dos Deputados, Deputado ARLI
ANTONIO FERNANDO BARROS E SILVA DE SOUZA; 4) Ministro de Estado da Jus
Contas da União, Ministro WALTON ALENCAR RODRIGUES; 6) Ministro de Estado
Parlamentar de Inquérito da Crise do Sistema de Tráfego Aéreo da Câmara dos Deputad
Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro-do-Ar JUNITI SAITO; 9) Diretor-Presidente da Agenc
SILVEIRA ZUANAZZI; 10) Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aerop
JOSÉ CARLOS PEREIRA; 11) Diretor do Departamento de Polícia Federal, PAULO FI
Empresa Brasileira de Aeronáutica S/A (EMBRAER), FREDERICO FLEURY CURAD
ANTONIO BOLOGNA; 14) Presidente da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S/A, CONS
Geral da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), TAÏEB CHÉRIF (encami
Assuntos Federativos e Parlamentares do Ministério das Relações Exteriores, Embaixad

27/07/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Encaminhado a SGM a pedido.

17/07/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 17ª Reunião da Comissão destinada à oitiva dos Analista
União Jorge Pereira de Macedo, Cláudio Sarian Altourian, Carlos Sebastião Costa, e Eli
compromisso juntados às folhas 1604 a 1607). Foram juntados ainda os seguintes docum
Reunião realizada em 10.07.2007 (fls.1608 a 1753).
Publicação em 30/08/2007 no DSF Página(s): 29277 - 29306 PUB ATA 17ª REUNIÃO

12/07/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO

Recebido neste órgão na presente data. Em 10 de julho de 2007, foi realizada a 16ª Reun
Moreira Conrado, Procurador do Ministério Público Federal; Gilberto Waller Júnior, Pro
Leite, Analista da Controladoria Geral da União - CGU; Alessandra Borba, Delegada de
Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO; e da Senhora Silvia
folhas 1596 a 1601). Foi juntada ainda a Lista de presença da 16ª reunião (fls.1602 e 160
Publicação em 30/08/2007 no DSF Página(s): 29203 - 29277 PUB ATA 16ª REUNIÃO

11/07/2007 ATA-PLEN - SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO
A Presidência comunica ao Plenário que recebeu Relatório nº 3, de 2007 (Parcial), da Co
nº 401, de 2007, destinada a apurar as causas, condições e responsabilidades relacionada
do tráfego aéreo, bem como nos principais aeroportos do país, evidenciados a partir do a
envolvendo um Boeing 737-800 da Gol e um jato Legacy da American ExcelAire, e que
controladores de vôo ocorrido em 30 de março de 2007. O Relatório vai à publicação em
feira 12 de julho de 2007. À SACEI.
Publicação em 12/07/2007 no DSF Página(s): 23469 - 23470 (Ver Diário)

11/07/2007 SSCLSF - SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO
Encaminhado ao Plenário.

10/07/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntada Ata da15ª Reunião, realizada em 04.07.2007, e Ofício nº 141/07 - CPI "Apagão
Segundo Relatório Parcial da Comissão, aprovado em 04.07.2007(fls.1586 a 1595). À S

10/07/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
As Atas da 4ª à 13ª Reuniões da Comissão, encontram-se publicadas no Suplemento - A,
14ª e 15ª Reuniões da Comissão, encontram-se publicadas no Diário do Senado Federal

05/07/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data estava prevista a continuação da oitiva da Senhora Silvia Terezinha Pfe
petição de sua Advogada Drª Andreia Damasceno Paquet (fl. 1558 a 1560) juntado regis
Dr. Paulo Rogério Rayol Braga, CRM-DF-4012. (fl. 1561a 1562). Juntada avaliação peri
Presidente da Comissão, Senador Tião Viana (fl. 1563). Juntado termo de depoimento da
Renato Sayão Dias, Delegado de Polícia Federal, no Hotel Nacional de Brasília (fls. 156

05/07/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
As Atas das 1ª, 2ª e 3ª reuniões foram publicadas no Diário do Senado Federal de 30.05.

04/07/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntado termo de abertura do Volume IV, fl 1557.

04/07/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntado termo de encerramento do Volume III, fl 1556.

04/07/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 15ª Reunião da Comissão onde foram aprovados: Ata da
Comissão; e os Requerimentos: Nº. 102, de 2007, Autor: Senador Demóstenes Torres. S
Aéreo" dos sigilos transferidos à Controladoria Geral da União, relativos ao Senhor Ade
INFRAERO). Nº. 103, de 2007, Autor: Senador Demóstenes Torres. Solicitando cópia d
como dos processos 2006.34.00.036650-7 e 2007.34.0012429-0, abertos perante a 6ª Va
Senador Demóstenes Torres.Solicitando a transferência dos sigilos bancário, telefônico e
de 2007, Autor: Senador Demóstenes Torres. Solicitando a transferência dos sigilos banc
Desenvolvimento Empresarial Ltda. Nº. 107 de 2007, Autor: Senador Demóstenes Torre
telefônico e fiscal do Senhor Carlos Alberto Carvalho. Nº. 108 de 2007, Autor: Senador
bancário, telefônico e fiscal do Senhor Antonio Felipe Barcellos. Nº. 109 de 2007, Autor

dos sigilos bancário, telefônico e fiscal do Senhor Arlindo Lima Filho. Nº. 110 de 2007, transferência dos sigilos bancário, telefônico e fiscal do Senhor Luiz Gustavo Schild. Nº. Solicitando a transferência dos sigilos bancário, telefônico e fiscal do Senhor Mário Urui Demóstenes Torres. Solicitando a cópia dos livros fiscais e contábeis da empresa Centro de 2007, Autor: Senador Demóstenes Torres. Solicitando a cópia dos livros fiscais e con 2007, Autor: Senador Demóstenes Torres. Solicitando a transferência dos sigilos bancári Silva Macedo. Nº. 115 de 2007, Autor: Senador Demóstenes Torres. Requer a convocaçã esclarecimentos a esta CPI. Nº. 116 de 2007, Autor: Senador Demóstenes Torres. Requc Controladoria Geral da União, para prestar esclarecimentos a esta CPI. Foi juntada ainda Publicação em 10/07/2007 no DSF Página(s): 22909 - 22922 PUB ATA 15ª REUNIÃO

28/06/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 14ª Reunião da Comissão, tendo o Presidente Senador T. Imprensa do Brigadeiro do Ar Antonio Carlos Moretti Bermudez, Chefe do Centro de C que os Requerimentos que teriam a sua apreciação prevista para esta reunião figurarão d 03.07.2007, às 10:00 horas. Foram juntados ainda os seguintes documentos: Lista de Pre em 27.06.2007.
Publicação em 10/07/2007 no DSF Página(s): 22908 - 22909 PUB ATA 14ª REUNIÃO

27/06/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 13ª Reunião da Comissão de 2007, realizada em 27 de ju com a presença dos Senhores Milton Zuanazzi, Presidente da Agência Nacional de Avia Cardoso, Diretor do Departamento de controle do Espaço Aéreo - DECEA; Tenente-Bri Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO; e Major-Brigadeiro-do-Ar, Jo Defesa. (Termos de compromisso juntados às folhas 1185 a 1188). O Senhor Mário Rob nacional de Aviação Civil - ANAC, apresentou atestado médico, como justificativa ao se Foram juntados ainda os seguintes documentos: Lista de presença da presente reunião; e 1255).

26/06/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 12ª Reunião da Comissão destinada à continuação das in apresentou laudo médico justificando sua ausência (fls.1100 a 1103), e à oitiva dos Senh Renato Cláudio Costa Pereira (Termos de compromisso juntados às folhas 1104 a 1106), do Senador Mário Couto (fl. 1107). Foram juntados ainda os seguintes documentos: List realizada em 21.06.2007 (fls.1108 a 1184).

26/06/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntado termo de abertura do Volume III, fl 1099.

26/06/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntado termo de encerramento do Volume II, fl 582 a 1098.

22/06/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Em 21 de junho, de 2007, foi realizada a 11ª Reunião da Comissão destinada à oitiva da autorização de quebra de seus sigilos bancário, telefônico e fiscal, desde 1º de janeiro de seguintes Requerimentos de autoria do Senador Demóstenes Torres: 90 - Solicitando cóp Solicitando cópia de processos junto ao Ministério público Federal; 92 - Solicitando oitiv Solicitando informações à Controladoria Geral da União; 94 - Solicitando oitivas de fun oitivas de Delegados da Polícia Federal relacionados à condução de inquéritos relativos Ministério Público Federal relacionados à condução de inquéritos relativos à INFRAERO para apurar irregularidades em órgãos ou entidades responsáveis por ações afetas ao con informações à INFRAERO; 99 - Solicitando informações à INFRAERO; 100 - Solicitan FERREIRA, Professor de Direito Aeronáutico, Brigadeiro-do-Ar ÁLVARO PEQUENO do-Ar RENATO CLÁUDIO COSTA PERREIRA, Ex-Secretário Geral da OACI; 101 - S

Reservada, sobre a autorização de linhas aéreas acima da capacidade do SISCEAB e dos ZUANAZZI, Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; Major-Brigade Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA; Tenente-Brigadeiro-do-Ar, JOSÉ Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO; RIGOBERT LUCHT, Diretor do Departam Foram juntados ainda os seguintes documentos: Lista de presença da presente reunião; e 1097).

22/06/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Em 20 de junho, de 2007 foi realizada a 10ª Reunião da Comissão destinada à oitiva dos EMBRATEL; Gustavo Soares Silbert, Presidente da Star One; e do Major-Brigadeiro-dc juntados às folhas nºs 935 a 937). Foram juntados ainda os seguintes documentos: Lista realizada em 12.06.2007 (fls.938 a 1012).

22/06/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Em 12 de junho foi realizada a 9ª Reunião da Comissão destinada à oitiva dos Senhores: Carvas e Rubens Teixeira Alves.(Termos de Compromisso juntados às folhas nº 921 a 92 Senhor Gustavo Soares Silbert, Presidente da STARONE, Autor: Senador Tião Viana; 8 Autor: Senador Tião Viana, ; 87 - Oitiva do Senhor Carlos Henrique Moreira, Presidente Cópias dos contratos em vigor firmados entre o Comando da Aeronáutica e a fundação A colaboradores vinculados à Fundação ATECH, Autor; Senador Mário Couto. Foi juntad 935)

22/06/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Recebido neste órgão na presente data.

21/06/2007 ATA-PLEN - SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO
A Presidência comunica ao Plenário que a Comissão Parlamentar de Inquérito, criada pe causas, condições e responsabilidades relacionadas aos graves problemas verificados no principais aeroportos do país, evidenciados a partir do acidente aéreo, ocorrido em 29 de e um jato Legacy da American ExcelAire, e que tiveram seu ápice no movimento de par de 2007, encaminhou o Relatório Parcial nº 2, de 2007, que vai à publicação em suplem Publicado em Suplemento ao DSF nº 94, Sexta-feira de 22 de junho de 2007. À SACEI. Publicação em 22/06/2007 no DSF Página(s): 20476 (**Ver Diário**)

21/06/2007 SGM - SECRETARIA GERAL DA MESA
Aguardando leitura do relatório parcial.

12/06/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntada Ata da 8ª Reunião, realizada em 06.06.2007, e Ofício nº 68/07 - CPI "Apagão A Primeiro Relatório Parcial da Comissão, aprovado em 06.06.2007(fls.885 a 919).

06/06/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 8ª Reunião da Comissão onde foram aprovados: Ata da 7 Comissão; e os Requerimentos nºs 82 - Oitiva do Senhor Jeferson Vaz de Oliveira; 83 - Cláudio Carvas, Diretor da ATECH, todos de autoria do Senador Demóstenes Torres. Fc 678 a 884).

04/06/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 7ª Reunião da Comissão destinada à oitiva dos Senhores Aeronáutica; Tenente-Brigadeiro-do-Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho; Milton Sérgi Aviação Civil - ANAC; Comandante Célio Eugênio de Abreu Júnior, Sindicato Naciona Presidente da Agência Nacional de Telecomunicações - Anatel; Fábio de Assis Fernande Alessandro Santos de Miranda, Procurador do Ministério Público do Trabalho e Coorde (Termos de Compromisso juntados às folhas nº 583 a 589). Foram juntados ainda os seg

Ata da 6ª Reunião realizada em 30.05.2007 (fls.590 a 677).

04/06/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntado termo de abertura do Volume II, fl 582.

04/06/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntado termo de encerramento do Volume I, fl 581

30/05/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 6ª Reunião da Comissão destinada à oitiva dos Senhores Rocha Furtado, Procurador Geral do Ministério Público Junto ao TCU; e Cláudio Candic Transporte Aéreo (Termos de Compromisso anexados às folhas nº 418 a 420). Foram ap: Osíris Silva, sobre questões relativas à possibilidade de aperfeiçoamento do transporte ae vôo,de controle aéreo e do estabelecimento da malha aeroviária - Autor: Senador Renato Wada, Diretor do Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor, da Secretaria de I questões relativas a violações dos direitos dos consumidores de serviços de transporte aé Senhora Marilena Lazzarini, Coordenadora Institucional do Instituto Brasileiro de Defes violações dos direitos dos consumidores de serviços de transporte aéreos - Autor: Senadc Aguiar Júnior, Presidente da Anatel, para prestar esclarecimentos acerca da interferência Autor: Senador Demóstenes Torres; e 81 - Oitiva do Senhor Fábio de Assis Fernandes, P Senador Demóstenes Torres. Foram juntados ainda os seguintes documentos: Lista de pr em 29.05.2007 (fls.420 a 580).

29/05/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi relizada a 5ª Reunião da Comissão, destinada à oitiva dos Senhores: FERREIRA - Presidente da Comissão de Investigação do Acidente Aeronáutico do Vôo Chefe do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CENIPA; - E Aeroporto internacional de Guarulhos; CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR, Pres ANTONIO BOLOGNA, Presidente da TAM Linhas Aéreas S/A. (Termos de Comprom ainda os seguintes documentos: Lista de presença da presente reunião,e Ata da 4ª Reniãc

29/05/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Juntado Oficio nº 70/07 - GLPDT . Lido na Sessão Deliberativa Ordinária de hoje, 29.05 compor, a pedido, a presente Comissão Parlamentar de Inquérito (fl. nº 329).
Publicação em 30/05/2007 no DSF Página(s): 16812 (Ver Diário)

28/05/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi relizada a 4ª Reunião da Comissão, destinada à oitiva dos Senhores: Jomarcelo Fernandes dos Santos; Sargento Lucivando de Tibúrcio de Alencar; Sargento Francisco Costa de Castro; Sargento Francisco Roberto Agostinho Freire; e do Sargento anexados às folhas nºs 212 a 218) Foram juntados ainda os seguintes documentos: Lista realizada em 24.05.07. (fls. 219 a 328)

24/05/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 3ª Reunião da Comissão destinada à oitiva dos Senhores Jorge Carlos Botelho(Termos de Compromisso anexados às folhas nº 167 e 168). Foram Senhor Cláudio Candiota Filho, Presidente da Associação Nacional dos Direitos dos Pas Demóstenes Torres; 66. Oitiva do Sargento Jomarcelo Fernandes dos Santos. Autor Sena Tibúrcio de Alencar. Autor Senador Demóstenes Torres; 68. Oitiva do Sargento Leandre Torres; 69. Oitiva do Coronel Aviador Eduardo dos Santos Raulino. Autor Senador Dem Costa de Castro. Autor Senador Demóstenes Torres; 71. Oitiva do Sargento Alexandre X Oitiva do Senhor Edgard Brandão Júnior, Superintendente do Aeroporto Internacional dc Senhor Constantino de Oliveira Júnior, Presidente da GOL Transportes Aéreos S/A. Aut Antonio Bologna, Presidente da TAM, Autor Senador Demóstenes Torres; 75. Oitiva do

Ministério Público do Trabalho e Coordenador Nacional de Defesa do Meio Ambiente d
Requer o Relatório anual do CONAC do ano de 2003. Autor Senador Demóstenes Torre
presença da presente reuniao; Ata da 2ª Reunião realizada em 22.05.2007: e Documenta
João Batista da Silva, convocado para prestar depoimento na presente data (fls nº 169 a 2
Publicação em 30/05/2007 no DSF Página(s): 16965 - 17019 PUB ATA 3ª REUNIÃO (

22/05/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data foi realizada a 2ª Reunião da Comissão onde foi aprovado o Plano de T
Torres, e os seguintes Requerimentos: 1. Autor - Senador Romeu Tuma - Solicitando, ju
Relação das ocorrências havidas nos aeroportos brasileiros administrados pela INFRAE
junho de 2006 até a presente data, ligadas a atrasos de vôos superiores a trinta minutos, f
da torre ou do centro de controle com aeronaves, incidentes de segurança de vôo ou qual
situação fora da normalidade desejável; b) quais foram as conseqüências dessas ocorrênc
aéreas; c) quais medidas foram adotadas para prevenção de novas ocorrências congênere
Senador Sibá Machado - Oitiva do Senhor Fernando Perronc, ex-Presidente da INFRAE
Senhor Lucas Furtado, Procurador Federal, para prestar esclarecimentos sobre as investi
por esta Comissão, autor Senador Sibá Machado; REQUERIMENTOS DE AUTORIA D
Tenente-Brigadeiro-do-Ar Luis Carlos da Silva Bueno, Ex-Comandante da Aeronáutica;
Comandante da Aeronáutica; 6. Oitiva do Tenente-Brigadeiro-do-Ar Neimar Dieguez Ba
7. Oitiva do Major-Brigadeiro-do-Ar Ramon Borges Cardoso, Diretor do Departamento
Tenente-Brigadeiro-do-Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho, Ex-Diretor do Departamen
Coronel Aviador Carlos Vuyk de Aquino, Comandante do Primeiro Centro Integrado de
I; 10. Oitiva do Senhor Milton Sérgio Silveira Zuanazzi, Diretor-Presidente da Agência I
Mário Roberto Gusmão Paes, Superintendente de Serviços Aéreos da Agência Nacional
Lucht, Diretor do Departamento de Política de Aviação Civil - Ministério da Defesa (MI
Sindicato Nacional dos Trabalhadores de Proteção ao Vôo (SNTPV); 14. Oitiva do Senh
dos Controladores de Tráfego Aéreo (ABCTA); 15. Oitiva do Senhor José Márcio Mona
Empresas Aeroviárias - SNEA; 16. Oitiva do Comandante Célio Eugênio de Abreu Junio
SNEA, especialista em segurança de vôo; 17. Oitiva do Senhor Delegado Renato Sayão
Ministro Augusto Nardes, do Tribunal de Contas da União; 19. Oitiva do Deputado Carl
Brigadeiro José Carlos Pereira, Presidente da Infraero; 21. Oitiva do Eurico Jose Bernar
Adenauher Nunes, ex-Diretor da Infraero; 23. Oitiva do Senhor Fernando Brendaglia de
Infraero; 24. Oitiva do Senhor José Welington Moura, ex-Diretor da Infraero; 25. Oitiva
Desenvolvimento Urbano de Curitiba; 26. Oitiva do Senhor Antônio Felipe Barcelos Sil
Senhor Eleuza Therezinha Manzoni dos Santos Lores, Diretora de Engenharia da Infraer
Superintendente da Infraero; 29. Oitiva do Senhor Marco Antônio Marques de Oliveira,
Luiz Gustavo da Silva Schild, Superintendente de Logística de Carga da Infraero; 31. Oi
Múltipla Empreendimentos Ltda (Aeromídia); 32. Oitiva do Senhor Arlindo Lima Filho,
Senhor Pedro Arthur Borges, Sócio Gerente da empresa Talude Comercial Construtora L
empresa Talude Comercial Construtora Ltda; 35. Oitiva do Senhor Tercio Ivan de Barro
Senhor Rommel Albino Climaco, Gerente Regional de Engenharia da Infraero; 37. Oitiv
aeroporto de São José dos Campos e irmão da Diretora de Engenharia da Infraero; 38. O
Comissionada no aeroporto de Campinas e cunhada da Diretora de Engenharia da Infrae
telefônico ou fiscal possam ser requisitados pela Presidência ad referendum do Plenário
Silvia Pfeiffer à Polícia Federal, bem como dos inquéritos abertos pela Polícia Federal p
responsáveis por ações afetas ao controle e à segurança do tráfego aéreo, se possível em
administrativos conduzidos pela Controladoria Geral da União para apurar irregularidade
controle e à segurança do tráfego aéreo, se possível em meio eletrônico; 42. Cópia dos p
Geral da União para apurar irregularidades em órgãos ou entidades responsáveis por açõ
possível em meio eletrônico; 43. Cópia dos procedimentos administrativos conduzidos p
irregularidades em ações afetas ao controle e à segurança do tráfego aéreo, se possível e
administrativos conduzidos pela Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária pa
segurança do tráfego aéreo, se possível em meio eletrônico; 45. Cópia dos procedimento
Comando da Aeronáutica para apurar irregularidades em ações afetas ao controle e à seg

46. Cópia dos procedimentos investigativos conduzidos pelo Ministério Público Militar ; responsáveis por ações afetas ao controle e à segurança do tráfego aéreo, se possível em Ministério Público do Trabalho para apurar irregularidades em órgãos ou entidades respc possível em meio eletrônico; 48. Cópia dos processos conduzidos pelo Tribunal de Cont entidades responsáveis por ações afetas ao controle do tráfego aéreo, assim como em obr meio eletrônico; 49. Cópia dos "Relatórios de Perigo" elaborados pelos controladores de e dos Relatórios de incidentes de Tráfego Aéreo - RICEAS, nos últimos 3 (três) anos, até dos depoimentos prestados pelos brigadeiros Edilberto Teles Sirotheau Corrêa e Frederic Infraero, relacionados à segurança aeroportuária, prestados à Procuradoria da República de Associação dos Controladores de Vôo sobre o CINDACTA I, Relatório final do Grup em 16 nov. 2006, sobre a crise aérea e Relatório de auditoria da Organização de Aviação referentes aos depoimentos prestados, em Comissão e audiência pública, por autoridades Câmara dos Deputados para apurar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise nc órgãos ou entidades responsáveis por ações afetas ao controle e à segurança do tráfego a especiais (Cargos de Confiança) firmados a partir de 2000, indicando nome, CPF, cargo, pela indicação; b) relação de pagamentos a fornecedores desde 2000, explicitando, entre do favorecido, o CPF/CNPJ do favorecido, a descrição do objeto e o local do gasto, e c) ingressos desde 2000 pela concessão do uso de espaços nos aeroportos (publicidade, con data do ingresso, o valor recebido, o nome do cliente, o CPF/CNPJ do cliente, a descriçã eletrônico; 54. Disponibilização de Procurador do Ministério Público Federal para acom CPI; 55. Oitiva do Senhor Roberto Freire, 3° Sargento da Aeronáutica do Quadro Efetivc Suboficial/DCT.RJ - João Batista da Silva - controlador de Vôo em São José dos Campc da União para prestar assessoramento aos trabalhos durante o periodo de funcionamento Contas da União para prestar assessoramento aos trabalhos durante o período de funcion Polícia Federal Renato Sayão Dias para acompanhar os trabalhos durante o período de fi Kersul Filho - Chefe do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes - CENIPA; 61 Ferreira - Presidente da Comissão de Investigação do Acidente Aeronáutico do Vôo - GC Souza do Amaral do Ministério Público de Goiás para acompanhar os trabalhos durante procedimentos investigativos conduzidos pelo Ministério Público Federal para apurar irr ações afetas ao controle e à segurança do tráfego aéreo, se possível em meio eletrônico. I Presença, Plano de Trabalho e Requerimentos nº 1 a 63, aprovados na 2ª Reunião(fls 90 Publicação em 30/05/2007 no DSF Página(s): 16953 - 16965 PUB ATA 2ª REUNIÃO (

22/05/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Na presente data, juntada Ata da Primeira Reunião realizada em 17.05.07 (fls. 68 à 89)

17/05/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
REUNIÃO DE INSTALAÇÃO E ELEIÇÃO DO PRESIDENTE E DO VICE-PRESIDE
Comissão sob a Presidência eventual do Sen. Antônio Carlos Magalhães. Eleito Presider Casagrande. Designado para Relator o Sen. Demostenes Torres. Juntadas cédulas de vot Publicação em 30/05/2007 no DSF Página(s): 16942 - 16953 PUB ATA 1ª REUNIÃO (

16/05/2007 ATA-PLEN - SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO
Leitura do Ofício nº 114/2007-GLDBAG, de 16 de maio corrente, da Senadora Ideli Sal Apoio ao Governo, indicando o Senador João Pedro, como membro suplente, em substitu Parlamentar de Inquérito criada através da presente proposição. Será feita a substituição Publicação em 17/05/2007 no DSF Página(s): 14799 - 14800 (**Ver Diário**)

16/05/2007 SGM - SECRETARIA GERAL DA MESA
Recebido neste Órgão, nesta data. Encaminhado ao Plenário.

16/05/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Situação: AGUARDANDO INSTALAÇÃO DA COMISSÃO
À SGM a pedido.

16/05/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Designo o servidor JOSÉ AUGUSTO PANISSET SANTANA para secretariar a Comiss
SACEI.

16/05/2007 SACEI - SERVIÇO APOIO COM. ESP. PARL. DE INQUERITO
Recebido neste órgão na presente data às 10:43.

16/05/2007 SSCLSF - SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO
Encaminhado à Subsecretaria de Apoio às Comissões Especiais e de Inquérito.

16/05/2007 SSCLSF - SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO
Juntei, às fls. 48 a 49, fragmento das notas taquigráficas da sessão do dia 15/05/2007, rel
e às fls. 50 e 51, referenes à designação dos integrantes da presente Comissão.

15/05/2007 ATA-PLEN - SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO
Leitura dos seguintes Ofícios dos Líderes indicando os membros da presente CPI: - Ofíc
Titulares: Mário Couto, Sérgio Guerra; Suplentes: Tasso Jereissati e Arthur Virgílio (fls.
PFL: Titulares: Antonio Carlos Magalhães, Demóstenes Torres e José Agripino; Suplent
nº 65/07, de 09/05/2007, da Liderança do PDT: Titular Osmar Dias e Suplente João Dur
Liderança do PMDB: Titulares: Leomar Quintanilha, Gilvam Borges e Wellington Salga
Ofício nº 110/2007, de 16/05/2007, da Liderança do PT e do Bloco de Apoio ao Governo
Renato Casagrande; Suplentes: Expedito Júnior e Inácio Arruda (fls. 47).
Publicação em 16/05/2007 no DSF Página(s): 14474 - 14475 (Ver Diário)

15/05/2007 ATA-PLEN - SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO
A Presidência designa, conforme as indicações das Lideranças, os seguintes Senadores e
Inquérito (fls. 42): Liderança Parlamentar da Minoria (PFL/PSDB): Titulares: Antonio C
Agripino (PFL); Mário Couto (PSDB) e Sérgio Guerra (PSDB); Suplentes: Raimundo C
(PSDB). Bloco de Apoio ao Governo (PT/PTB/PR/PSB/PCdoB/PRB/PP): Titulares: Tiã
e Renato Casagrande (PSB); Suplentes: Ideli Salvatti (PT), Expedito Júnior (PR) e Inácio
Gilbam Borges, Wellington Salgado. Suplentes: Romero Jucá e Valdir Raupp. PDT: Titu
Publicação em 16/05/2007 no DSF Página(s): 14473 (Ver Diário)

15/05/2007 SSCLSF - SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO
Juntei, às fls. 31 a 33, questão de ordem formulada pelo Senador Wellington Salgado na
manifestação sobre a constitucionalidade, juridicidade e a oportunidade política de funci
investigação (determinação fática), no âmbito do Senado Federal e da Câmara dos Depu
taquigráficas da referida sessão, onde consta a leitura da mencionada questão de ordem, i
que entendeu que o questionamento feito não constituía questão de ordem, nos termos d
de ordem deve referir-se a caso concreto relacionado com a matéria tratada na ocasião, n
se pronunciará no momento oportuno, nos termos do Regimento. Juntei , também, `as fls
sessão, referente a pronunciamento do Senador Romero Jucá, sobre a questão de ordem

15/05/2007 SSCLSF - SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO
Juntei, às fls. 30, fragmento das notas taquigráficas da sessão do dia 24/04/2007, referen
reunião de Líderes ficou decidido que amanhã (25/04/2007) seria feita a leitura do reque
estabeleceram prazo de 20 dias para a indicação dos noms que comporão a Comissão Pa

15/05/2007 SSCLSF - SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO
Juntei, às fls. 22 a 29, fragmento das notas taquigráficas da sessão do dia 18/04/2007, rel
presente requerimento e falas dos Senadores sobre esse assunto.

25/04/2007 ATA-PLEN - SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO

Nesta data, procede-se à leitura da matéria. A Presidência informa que o requerimento cc
artigo 145 do Regimento Interno, e que as designações serão feitas de acordo com as ind
Senhor Presidente do Senado Federal, Renan Calheiros, aposto no original da matéria, va
dos Líderes, fica acertado o dia 25 para leitura e 20 dias para indicações dos membros." .
Publicação em 26/04/2007 no DSF Página(s): 11573 - 11578 (Ver Diário)

25/04/2007 PLEG - PROTOCOLO LEGISLATIVO
Este processo contém 21(vinte e uma) folhas numeradas e rubricadas.

Fonte: Secretaria-Geral da Mesa
Dúvidas, reclamações e informações: Secretaria-Geral da Mesa
Senado Federal - Praça dos Três Poderes - Brasília DF - CEP 70165-900 - Fone: (61)3311-4141
W3CXHTML 1.0
W3CWAI A A A

RELATÓRIO FINAL Nº 4, DE 2007

CPI "DO APAGÃO AÉREO"

(Criada por meio do Requerimento nº 401/2007-SF)

Presidente em Exercício: Senador Renato Casagrande

Relator do Vencido: Senador João Pedro

Brasília, outubro – 2007

Í N D I C E

1) INTRODUÇÃO 5

2) A TRAGÉDIA COM O VÔO 3054 DA TAM. 6

3) O CASO DO AEROPORTO DE CONGONHAS. 13

4) IRREGULARIDADES NA INFRAERO 15

5) O CASO FS3 24

6) A "QUADRILHA" DE CURITIBA 34

7) DIFERENÇAS ENTRE O VOTO EM SEPARADO E O RELATÓRIO FINAL DA CPI DO "APAGÃO AÉREO". 38

8) HISTÓRICO DA CPI 47

9) O MARCO REGULATÓRIO E A AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC) 49

I. A ANAC 52
ii. O modelo de agência reguladora adotado 53
iii. Concorrência na Aviação Civil 56
iv. Expansão do Tráfego Aéreo 59

10) A ATUAÇÃO IRREGULAR DA ANAC 63

I. O caso do Aeroporto de Congonhas 65
ii. Outras ações irregulares 80
iii. A falta de comprometimento profissional 86

11) A TRAGÉDIA COM VÔO 3054 DA TAM 89

I. O acidente e suas hipóteses 90
ii. O acidente e o Aeroporto de Congonhas: planejamento urbano 103
iii. As resoluções do CONAC após o acidente 109
iv. Avaliação das resoluções 114

12) OS PERTENCES DAS VÍTIMAS DO ACIDENTE COM O VÔO 1907 DA GOL 117

13) RESPONSABILIDADE CIVIL E INDENIZAÇÃO 125

14) IRREGULARIDADES NA INFRAERO: OBRAS DE AEROPORTOS 130

I. Aeroporto Santos Dumont – Rio De Janeiro (RJ) 131
ii. Aeroporto Internacional de Brasília – Juscelino Kubitscheck 204
iii. Aeroporto de Congonhas – São Paulo (SP) 222
iv. Aeroporto Internacional de São Paulo – Guarulhos (SP) 224
v. Aeroporto Internacional de Viracopos – Campinas (SP) 226
vi. Aeroporto de Vitória – Eurico Aguiar Salles (ES) 228
vii. Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luis Eduardo Magalhães (BA) 230
viii. Aeroporto Internacional de Florianópolis (SC) 232

ix. Aeroporto de Goiânia (GO) 234
x. Aeroporto Internacional de Macapá (AP) 249
xi. Conclusões sobre as irregularidades identificadas nas obras dos aeroportos 260
15) IRREGULARIDADES NA INFRAERO: CONTRATOS DE SERVIÇOS 266
I. Os sistemas de arrecadação de receitas da INFRAERO 266
ii. Os contratos de concessão dos espaços destinados à mídia aeroportuária, celebrados sem procedimento licitatório 273
iii. O contrato de aquisição do software advantage V2 com a FS3 Comunicação e Sistemas Ltda. 276
iv. As confirmações das irregularidades constantes do contrato com a FS3 com base nos documentos e depoimentos apresentados à CPI 282
1º. Constituição da FS3 com a finalidade exclusiva de distribuir o *software advantage* v. 2 à INFRAERO 282
2º. Ausência de estudos de viabilidade econômico-financeira, de projeto básico com adequada precisão dos serviços realizados pela contratada, de orçamento estimativo dos custos e de consultas de preços ao mercado 303
3º. Descumprimento de norma interna sobre aquisição e utilização de recursos computacionais 313
4º. Inexistência de estudos para verificação do acréscimo de receitas esperados com a contratação. 319
5º. Previsão contratual de execução dos serviços por período maior que a utilização do sistema advantage V2 328
6º. Preços elevados e quantitativos de licenças superiores ao necessário 331
7º. Pagamentos antecipados das licenças de usuários, pagamentos por licenças que não foram utilizadas e pagamentos indevidos a título de manutenção das licenças em valores fixos por períodos em que as licenças de usuários ainda não estavam sendo usadas 335
8º. Com o contrato suspenso e com o acesso ao software negado à INFRAERO, a FS3 apresentou uma primeira proposta de renovação do contrato com preços exagerados, com previsão de pagamentos de licenças já pagas e registradas no patrimônio da infraero, hospedagem e bônus 343
9º. A falta de detalhamento dos serviços denominados customização/ implantação e manutenção do Site Market, bem como a falta de licitação em separado desses serviços, contrariando acórdão TCU 1703/2003 - Plenário - que proíbe a contratação em conjunto do software e dos serviços de manutenção, impossibilitou a avaliação da compatibilidade dos preços praticados com os preços de mercado. 357
10º. Hospedagem contratada por valor muito acima do mercado, incluindo pagamento de parcelas em períodos em que a etapa de implantação/customização dos dados não havia começado 367
11º. A cláusula de pagamento de bônus 373
12º. A inexigibilidade de licitação para a contratação dos serviços objeto do contrato 396
13º. As irregularidades na documentação apresentada pela contratada 399
14º. As irregularidades na documentação apresentada pela contratada 405
15º. A irregularidade da devolução da garantia à FS3 411
16) CONCLUSÕES 418
I. CASO SHELL – CONCESSÃO DE DIREITO REAL DE USO 425
1º. As normas que regem as licitações e contratações realizadas pela INFRAERO 425
2º. Os contratos de concessão de uso de área firmados pela INFRAERO 426
3º. O contrato de concessão de uso de área com a SHELL BRASIL S/A 431
4º. Das irregularidades constatadas pela CPI no contrato de concessão de uso de área celebrado entre a INFRAERO e a SHELL BRASIL S/A 438

II. CONSIDERAÇÕES FINAIS 453

17) ***IRREGULARIDADES NA INFRAERO: ANÁLISE DE CONDUTAS*** *455*

18) ***QUALIFICAÇÃO DE CONDUTAS*** *890*

19) ***ENCAMINHAMENTOS*** *894*

20) ***PROPOSIÇÕES LEGISLATIVAS DA CPI*** *895*

21) ***CONTRIBUIÇÕES DA SUBCOMISSÃO DE MARCOS REGULATÓRIOS*** - *Informações extraídas do relatório aprovado pela subcomissão* 909

1) INTRODUÇÃO

No último dia 24 de outubro foi lido o terceiro relatório da CPI do "Apagão Aéreo" no Senado Federal. O relatório foi fruto das investigações realizadas pela CPI ao longo dos últimos meses em relação a três temas: Acidente do Vôo 3504 da TAM, atuação da ANAC durante a crise aérea e irregularidades na Infraero.

Os trabalhos da CPI desde a sua instalação transcorreram sem problemas. Com o esforço de todas as bancadas partidárias, a politização da CPI foi evitada a partir do entendimento de que a crise aérea era uma crise estrutural que não se resumia aos problemas verificados na conjuntura. Além disso, a gravidade do problema e a reunião de esforços para a sua solução era a prioridade de todos os membros da CPI.

A maior demonstração desse entendimento foi a votação dos dois primeiros relatórios parciais da CPI. O primeiro sobre o acidente do vôo 1907 da Gol e o segundo sobre as falhas estruturais que envolveram a crise aérea. Apesar de tratar de temas extremamente complexos os debates da comissão levaram a um entendimento comum e foi possível a aprovação de dois relatórios por consenso.

No entanto, a razoabilidade que até então conduziu os trabalhos da CPI não se repetiu no último dia 24, quando da leitura do relatório final. Ao invés de adotar o mesmo caminho, ou seja, o da análise técnica dos fatos e a construção de entendimentos para a sua solução, o relatório apresentado faz exatamente o oposto. Infelizmente, na última quarta-feira foi apresentado um relatório politizado e carregado de impressionismos.

As divergências apresentadas neste voto em separado não têm a intenção de repetir o mesmo erro com os sinais trocados, ou seja, não se trata aqui de estabelecer um duelo de versões entre oposição e governo, mas trata-se de uma tentativa de recuperar fatos que foram realmente apurados pela CPI, restringindo ao máximo as ilações.

2) A TRAGÉDIA COM O VÔO 3054 DA TAM.

A primeira restrição que se pode fazer ao relatório final é em relação à tragédia em Congonhas com o vôo 3054. De fato, como afirma o relatório final, antes das conclusões das investigações do CENIPA não se pode concluir sobre a causa do acidente, no entanto, outros fatos graves ocorreram no episódio que não foram discutidos no relatório final.

Não há dúvida que diante de uma tragédia de grandes proporções as atenções se voltam para a apuração de responsabilidades, porém, algo que não pode ser silenciado a respeito dos recentes acidentes aéreos é a dificuldade no tratamento às vítimas e aos familiares e amigos das vítimas dos acidentes.

Tanto no acidente com o vôo da GOL como no acidente com o vôo da TAM, o desespero dos familiares nos aeroportos em busca de informações gerou cenas chocantes onde se expôs um grave defeito de nosso ordenamento em relação a acidentes aéreos. Não poderia ser dado maior exemplo desse defeito do que o anúncio das vítimas do acidente do vôo da TAM. Depois de mais de 6 horas de espera os familiares foram chamados para uma sala onde foi feita uma espécie de "bingo macabro" onde os nomes foram anunciados com extrema frieza pela empresa.

Por isso, estamos propondo uma alteração na legislação brasileira determinando que as informações sobre a lista de passageiros de vôos acidentados seja divulgada imediatamente após a confirmação do acidente, sem os injustificáveis atrasos dos últimos episódios. A divulgação imediata da lista de passageiros, informação que é facilmente aferida no sistema de controle de embarque das companhias e da Infraero, é medida correta e necessária para impedir que novos transtornos como os do aeroporto de Porto Alegre se repitam.

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº. , DE 2007

Altera a Lei 7.565/86, Código Brasileiro de Aeronáutica para prever a divulgação da lista de passageiros nos casos de acidentes aéreos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1°. O art. 88 da Lei 7.565, de 19 de novembro de 1986, passa a vigorar acrescido de § 2.º, renumerado o parágrafo único, com a seguinte redação:

"Art.
88.....
.....

§ 2º. Em caso de acidente aéreo, com ou sem vítimas, a lista de passageiros e tripulantes embarcados será imediatamente disponibilizada pela empresa transportadora, tão logo o acidente seja oficialmente confirmado pela Aeronáutica." (NR)

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

SENADORES TITULARES	ASSINATURA
Antônio Carlos Júnior (DEM-BA)	
Demóstenes Torres (DEM-GO)	
José Agripino (DEM-RN)	
Mário Couto (PSDB-PA)	
Sérgio Guerra (PSDB-PE)	
Tião Viana (PT-AC)	
João Pedro (PT- AM)	
Sérgio Zambiasi (PTB-RS)	
Renato Casagrande (PSB-ES)	
Leomar Quintanilha (PMDB-TO)	
Gilvam Borges (PMDB-AP)	
Wellington Salgado (PMDB-MG)	
vago (2)	
SENADORES SUPLENTES	**ASSINATURA**
Raimundo Colombo (DEM-SC)	
Romeu Tuma (PTB-SP)	
Tasso Jereissati (PSDB-CE)	
Ideli Salvatti (PT-SC)	
Sibá Machado (PT-AC)	
Inácio Arruda (PCdoB-CE)	
Romero Jucá (PMDB-RR)	
Valdir Raupp (PMDB-RO)	

9

Ainda em relação ao acidente do vôo 3504 da TAM gostaríamos de ressalvar outro ponto, cuja ausência no relatório final nos causou perplexidade. É informação corrente que o Air Bus A320 da TAM vinha operando com um defeito no reverso desde o dia 13 de julho. O próprio relatório final cita esse fato:

"*O avião acidentado apresentava um defeito no reversor do motor direito desde o dia 13 de julho de 2007. A falha havia sido detectada pelo sistema eletrônico de checagem da própria aeronave, que continuou voando nos dias seguintes, com o reversor direito desligado. Com o reversor direito desativado, a aeronave passou por diversos aeroportos do País.*" **(Relatório Analítico da CPI do "Apagão Aéreo", pág. 53)**

O assunto foi muito debatido nos dias que se seguiram após o acidente e ficou comprovado que o manual do fabricante permitia o funcionamento da aeronave mesmo com o defeito. Porém, nos causou estranheza a declaração do Comandante da Aeronáutica Juniti Saito ao afirmar que o avião presidencial não voa com o reverso pinado (destaque-se que aqui não se trata do avião do Presidente Lula ou do Presidente FHC, trata-se do avião que será utilizado por qualquer

presidente, independentemente da coloração partidária). Em depoimento à CPI da Crise Aérea na Câmara o Brigadeiro afirmou:

*"**O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha)** – (...) Eu vou passar ao Brigadeiro, para as suas considerações finais ou responder a alguma coisa que ele entenda que não foi respondido, deixando uma pergunta para o Brigadeiro. como última pergunta: o avião do Presidente da República, que é um Airbus dessa mesma categoria, 319, tem sua manutenção feita pela Aeronáutica. Segundo a gente leu nos jornais, tem como recomendação que o avião não voe com o reverso travado, pinado, com o reverso não funcionando. Eu queria aproveitar que V.Exa terminasse com alguma coisa e respondesse isso: o senhor acha, então, que a TAM não deveria ter adotado ou não deveria adotar esse mesmo procedimento, ou mesmo a Airbus, esse mesmo procedimento adotado pela Aeronáutica na manutenção do avião do Presidente da República?*

***O SR. JUNITI SAITO** - Esse avião Airbus do Presidente tem a manutenção mais pesada feita na TAM, lá em São Carlos. E, por norma de segurança, por transportar o mais alto mandatário, o grupo de transporte especial não permite o vôo sem reverso, isto é, com o reservo pinado. Não permite. Mas isto é norma de segurança porque transporta o Presidente da República. Quanto à operação de outros*

Airbus, eu acho que o fabricante, melhor que ninguém, sabe exatamente quais são as limitações que isso pode causar. Eu acredito que no final desse relatório podem surgir importantes recomendações. Eu gostaria de agradecer a acolhida que eu tive aqui e colocar novamente a Aeronáutica à disposição para qualquer chamamento desta Comissão. Gostaria de fazer a entrega ao nosso Presidente das imagens do resgate daquele avião da Gol, que pela imagem a gente vê praticamente tudo." **(Notas taquigráficas, CPI da Crise do Sistema de Tráfego Aéreo da Câmara dos Deputados, Depoimento dia 08/08/2007, págs. 126 e 127)**

Ora, em termos de segurança de vôo não deve haver diferença entre o avião presidencial e os vôos comuns. Destaque-se que se a empresa TAM ou a ANAC, por cautela máxima com os passageiros brasileiros, tivessem adotado as normas mais rigorosas de segurança, vidas poderiam ter sido salvas.

Portanto, recomendamos à Aeronáutica e à ANAC que determinem às empresas aéreas a adoção das mesmas normas de segurança que são utilizadas para vôos do avião presidencial.

Além disso, recomendamos à ANAC, com base nos incisos XII e XVI do art. 8º da Lei nº 11.182 de 27 de setembro de 2005, a realização

de auditorias no sistema de manutenção da empresas TAM, GOL e VARIG. Tal medida tem a intenção de verificar se todos os procedimentos de segurança estão sendo cumpridos, buscando garantir maior segurança aos passageiros brasileiros.

3) O CASO DO AEROPORTO DE CONGONHAS.

Outro ponto central da investigação promovida pela CPI foi em relação à atuação da ANAC durante a crise aérea. A análise da atuação da agência no caso do aeroporto de Congonhas levou ao indiciamento da Sra. Denise Abreu, ex-diretora da ANAC, e do Procurador Federal, Dr. Paulo Roberto Gomes de Araújo.

A descrição dos fatos feita pelo relatório nos parece correta. De fato, a apuração da CPI detectou equívocos na expedição da norma IS-RBHA 121-189. No entanto, a sugestão de indiciamento do Procurador Paulo Roberto Gomes de Araújo, nos pareceu medida desarrazoada.

Entre as atribuições do Procurador da Federal:

"Art. 37. São atribuições dos titulares do cargo de Procurador Federal:

I - a representação judicial e extrajudicial da União, quanto às suas atividades descentralizadas a cargo de autarquias e fundações públicas, bem como a representação judicial e extrajudicial dessas entidades;

II - as atividades de consultoria e assessoramento jurídicos à União, em suas referidas atividades descentralizadas, assim como às autarquias e às fundações federais;

III - a apuração da liquidez e certeza dos créditos, de qualquer natureza, inerentes às suas atividades, inscrevendo-os em dívida ativa, para fins de cobrança amigável ou judicial; e

IV - a atividade de assistir a autoridade assessorada no controle interno da legalidade dos atos a serem por ela praticados ou já efetivados." **(Art. 37 da Medida Provisória 2048-27, de 8 de julho de 2000).**

Pelas investigações promovidas pela CPI não ficou caracterizada qualquer atitude do Procurador em desacordo com as suas atribuições legais. No caso em tela, a Procuradoria da ANAC não foi responsável pela expedição da suposta norma e não tinha como deixar de apresentá-la em juízo uma vez que se encontrava válida. É certo que o depoimento do Procurador na CPI foi confuso, ao tentar diferenciar duas partes de uma mesma norma, mas não há elementos para responsabilizar um

servidor de carreira que naquele momento apenas cumpria o seu dever funcional de defender a Agência.

Destaque-se que esse também foi o entendimento do Ministério Público Federal de São Paulo. A Procuradora Inês Virgínia Prado Soares, no despacho, dia 11 de outubro de 2007, que solicitou a instalação de inquérito civil público para apuração do fato, aponta:

"*A responsabilidade dos agentes públicos ocupantes dos cargos subordinados à Diretoria Colegiada não restou, até o presente momento, configurada. Desse modo, não há indícios consistentes de que os agentes tenham agido, tanto na inserção do documento no site como na entrega do mesmo ao Poder Judiciário, sem a autorização e o aval da Diretoria Colegiada da ANAC ou mesmo de alguns diretores que a integravam.*" **(Peças informativas nº. 1.34.001.00.600/2007-76, objeto: Apuração de apresentação de documento supostamente inválido ao Poder Judiciário)**.

4) IRREGULARIDADES NA INFRAERO

A investigação sobre a Infraero realizada pela CPI esteve centrada em três eixos: 1) a contratação do software Advantage V2 vendido pela empresa FS3; 2) a reunião das denúncias de irregularidades em obras

nos aeroportos brasileiros; e 3) a situação da venda de espaços de mídia aeroportuária.

Para a realização da investigação foram ouvidos mais Procuradores Federais, analistas da Controladoria Geral da União, o Tribunal de Constas da União por meio do Procurador Lucas Furtado, além de testemunhas e os supostos envolvidos nos casos de irregularidades. O trabalho de investigação contou ainda com a aprovação de afastamento de sigilos fiscais, bancários e telefônicos.

Infelizmente, o resultado final da investigação apresentado no relatório final não refletiu os trabalhos, documentos e informações reunidos durante meses de trabalho. Ao contrário, ao invés de prestar uma colaboração aos órgãos de investigação o relatório final politizado e apelativo só contribuiu para aumentar a imagem negativa das CPIs. Há inclusive uma contradição no próprio relatório. Na página 231 os problemas na Infraero são apontados como estruturais, no entanto, as responsabilidades foram concentradas na pessoa do deputado Carlos Wilson, presidente da Infraero entre 2003 e 2006.

O trecho a seguir do relatório apresentado no último dia 24 de outubro é emblemático:

"*A apropriação do público pelo privado é tão endêmica na INFRAERO que, independente de quem esteja ocupando os cargos de direção da empresa, continua sendo o interesse dos empreiteiros o guia*

para a definição de prioridades nas obras e serviços. Certamente, tal só ocorre se a relação entre os administradores da INFRAERO e seus contratados for promiscua. O problema é suprapartidário e permeia mais de um governo. Mudam-se administrações, ministros, presidentes da empresa e alternam-se diretores, mas o que não sofre transformação é a sistemática de os gastos da INFRAERO serem pautados pelos interesses de seus contratados." **(Relatório Analítico da CPI do "Apagão Aéreo", pág. 231)**

As linhas que seguem abaixo demonstram como as conclusões do relatório apresentado se afastaram da realidade e da própria documentação colhida ao longo da Comissão Parlamentar de Inquérito.

Para discutir as conclusões do relatório final apresentado temos que levar em conta os motivos que levaram o relator a concluir que existia uma quadrilha na Infraero comandada pelo Deputado Federal Carlos Wilson. A análise da documentação apresentada no relatório e a argumentação desenvolvida não deixam dúvidas de que há uma abissal desproporção entre o material colhido e a sugestão de indiciamento proposta.

Para indiciar o deputado Carlos Wilson o relator destacou três elementos: 1) os processos que Carlos Wilson responde no TCU e os procedimentos do Ministério Público sobre obras em aeroportos; 2) supostos indícios de que o deputado teria se beneficiado da contratação

do Software FS3 e 3) o fato de que o deputado aparece em uma denúncia anônima que deu ensejo às investigações pela Polícia Federal.

Antes de qualquer coisa, é preciso destacar que o deputado não foi julgado em nenhum processo pelo TCU. O próprio Supremo Tribunal Federal ao escolher os temas para as primeiras súmulas vinculantes ressaltou a importância da ampla defesa e do contraditório nos processos do Tribunal de Contas.

"Súmula vinculante 3.

Nos processos perante o tribunal de contas da união asseguram-se o contraditório e a ampla defesa quando da decisão puder resultar anulação ou revogação de ato administrativo que beneficie o interessado, excetuada a apreciação da legalidade do ato de concessão inicial de aposentadoria, reforma e pensão." **(fonte de publicação, dje nº 31/2007, p. 1, em 6/6/2007. Dj de 6/6/2007, p. 1. Do de 6/6/2007, p. 1.)**

O tom das críticas e a virulência das acusações promovidas pelo relatório final dão a entender que todas as irregularidades estão provadas e julgadas. No entanto, o que ocorre é exatamente o contrário. Sequer um processo no TCU apontou a responsabilidade do deputado Carlos Wilson por atos irregulares, ao contrário, muitas atitudes da diretoria da Infraero estavam respaldadas em determinações do próprio Tribunal de Contas.

Mais estranho ainda é o fato de que os processos no TCU contra presidentes de outras gestões sequer foram citados. Esse fato é muito importante uma vez que, ao contrário do que acontece com o deputado, outros presidentes foram condenados pelo TCU. É o caso dos processos, nº 009.627/2000-8, que condenou os ex-presidentes da Infraero Fernando Perrone e Eduardo Bogalho Pettengill; nº 009.872/1994-9, que condenou o ex-presidente Adyr Silva. Outros 56 processos foram analisados pelo TCU sobre irregularidades na Infraero no período entre 1995 e 2002, a maioria com relatórios parciais desfavoráveis aos ex-presidentes das empresas, no entanto, somente contra o deputado Carlos Wilson pesou a acusação de organizar uma quadrilha na Infraero.

É importante destacar que a comparação entre números de processos e de condenações não está sendo feita aqui para reproduzir a outros ex-presidentes a mesma injustiça que se fez com o deputado, mas sim para demonstrar que a existência de processos no TCU, ainda sem qualquer julgamento, não pode ser utilizada como fundamento para a grave sugestão do relatório final, a não ser que se queira, como nos parece ser o caso, politizar as conclusões da Comissão.

Destaque-se que em decisão de 10 de outubro de 2007 o Juiz Federal, Dr. Mauricio Kato, indeferiu a quebra de sigilo bancário, fiscal e telefônico do deputado Carlos Wilson afirmando não haver fundada suspeita para o afastamento das garantias constitucionais:

"(...) a notícia trazida aos autos pela parte autora revela a tentativa de averiguar possível ocorrência de ilícitos administrativos sem qualquer precisa indicação de que os requeridos (entre eles o deputado Carlos Wilson) praticaram os atos de improbidade administrativa, amparada em mero relatório preliminar do TCU sobre possíveis irregularidades na concorrência da Infraero, o que não se mostra suficiente para a caracterização de indícios de recebimento de "propina" pelos réus.

Tratando-se de medida que revela uma exceção ao direito à intimidade e à vida privada, somente será admitida a quebra de sigilo de dados se houver fundada suspeita, baseada em outros elementos de convicção, do ilícito que se busca provar." **(Decisão Judicial no processo 2006.61.00.022753-8, pág. 7)**

Superado esse ponto é necessário responder a seguinte pergunta:

Como foram realizadas as obras da Infraero nos últimos anos?

Essa pergunta é central. Boa parte dos questionamentos dos Procuradores da República e dos delegados que compareceram à CPI questionaram a forma de realização das obras. As críticas têm como centro três pontos mais importantes: 1) a utilização da forma técnica e preço para as licitações das obras nos aeroportos; 2) o não fracionamento das mesmas; e 3) o sobre-preço e o superfaturamento de obras em aeroportos.

A adoção do tipo técnica e preço em uma única contratação sistêmica englobando: pavimentação, edificação, instalação, e manutenção de rede telemática, ao contrário do que se alega foi baseada em estudos técnicos e jurídicos. Há pareceres juntados nos processos administrativos e judiciais que justificam a viabilidade técnica de não se dividir uma obra aeroportuária. Isto porque em experiências passadas, ao seccionar o complexo aeroportuário em vários canteiros de obra a Infraero se viu em situações prejudiciais que envolviam o atraso no cronograma de uma das obras prejudicando as demais. Exemplo marcante é a rede de telemática que por vezes tinha os seus prazos de garantia expirados em virtude na demora da conclusão da estrutura cabeada.

O próprio Tribunal de Contas, no acórdão nº 1692/2004, permitiu a utilização dessa modalidade de licitação quando:

a) São obras sistêmicas de grande vulto e alta complexidade;

b) Necessitam para a sua execução de equipes multidisciplinares compostas por profissionais de comprovada experiência e em diferentes especialidades;

c) A execução simultânea das obras, como o Aeroporto em operação, exige cuidados especiais para evitar conflitos operacionais e o comprometimento da segurança e conforto dos usuários;

d) O detalhamento do projeto executivo deve acompanhar o processo de construção do empreendimento;

e) Os equipamentos aeroportuários utilizam, na sua fabricação, técnicas sofisticadas de domínio restrito; e

f) As obras aeroportuárias exigem cuidadoso planejamento e permanente gerenciamento.

Portanto, demonstra-se aqui que a decisão de realizar licitações unificadas sob a modalidade técnica e preço não é um delírio do administrador, mas sim uma técnica administrativa que revela uma opção pelo planejamento integrado da obra. Não se está aqui a alegar que o Ministério Público não pode questionar essa escolha, ao contrário, é saudável que os órgãos de fiscalização estejam atentos a todas as obras realizadas pela administração pública, no entanto, o que fica claro é que a escolha não deriva de uma opção criminosa, e sim técnica, amparada em decisão do TCU.

No que toca às acusações de sobre-preço e superfaturamento, vale dizer que boa parte dos processos da Infraero diz respeito a esse tema. É que o TCU, em suas análises de preço busca adotar referenciais que possam, com objetividade, determinar o preço médio de uma obra ou serviço de engenharia. Os principais referenciais adotados para obras são o SICRO, elaborado pelo DNIT e o SINAPI, elaborado pela Caixa Econômica Federal.

A Infraero, pelas especificidades das obras aeroportuárias, nunca adotou os referenciais SICRO, SINAPI e por essa razão busca demonstrar junto ao TCU que a simples comparação de preços é inadequada, uma vez que as obras aeroportuárias são realizadas sob condições específicas e com a utilização de mão-de-obra e materiais especiais. O problema se agrava na medida em que o próprio TCU também não tem uma tabela de preços que responda à necessidade. O Tribunal consegue questionar os preços, mas não há um referencial para o administrador público. A bem da verdade, atualmente já há um reconhecimento público quanto às especificidades das obras aeroportuárias, e para enfrentar o conflito a Infraero realizou um convênio com a Caixa Econômica Federal para a inclusão de um módulo para as obras aeroportuárias no SINAPI. A coleta de dados caberá ao IBGE e a aferição dos coeficientes e demais características dos preços praticados caberá à Escola Politécnica da Universidade de São Paulo – USP.

A inexistência de um critério de preços bem definido induz a erro. Um exemplo claro desse problema é a afirmação de que foram "desviados" mais de 500 milhões de reais da Infraero nos últimos anos. É preciso esclarecer de plano que esse número se refere a litígios no Tribunal de Contas sobre o valor adequado do preço das obras. Muitas vezes a obra não foi sequer executada, como no caso das suspeitas de sobre-preço na obras do terceiro terminal no aeroporto de Guarulhos, e, portanto, não cabe falar em desvio.

Além disso, ao contrário do que seria razoável o relatório final incluiu no suposto valor desviado pelo grupo comandado pelo deputado Carlos Wilson processos decorrentes das obras no Aeroporto de Salvador e no Aeroporto de Campinas. Acontece que essas obras foram realizadas no governo anterior.

É necessário, portanto, recomendar ao IBGE, CAIXA, INFRAERO e TCU que finalizem esse trabalho no máximo até o fim do ano, sem o qual as obras sempre serão objeto de questionamento.

5) O CASO FS3

Outro ponto de investigado pela CPI foi a contratação do Software Advantage V2 junto à empresa FS3. A compra ocorreu em novembro de 2003 por dispensa de licitação e vem sendo questionada na própria Infraero, na CGU e pelo Ministério Público. O relatório final apresenta uma descrição imensa do caso do ponto de vista dos acusadores, mas omitiu elementos importantes que podem ajudar a aperfeiçoar a venda de espaços de mídia aeroportuária pela Infraero.

Consoante o art. 29 do Estatuto Social da Infraero, compete à Diretoria Comercial "*desempenhar as atribuições que lhes forem estabelecidas pelas normas da INFRAERO e, em especial: (...) coordenar e controlar a exploração das atividades de concessões*

comerciais da infra-estrutura aeroportuária, da logística de carga e de telecomunicações; b) coordenar e controlar a realização de estudos mercadológicos nos aeroportos, com vistas ao desenvolvimento de negócios e empreendimentos da INFRAERO".

Em seu depoimento à CPI, o Diretor Comercial, Fernando Brendaglia de Almeida, afirmou que ao assumir o cargo no final de janeiro de 2003, deparou-se com rotinas e práticas de trabalho comercial incompatíveis com as exigências que a indústria de serviços impõe, particularmente, no que respeita a atividades de administração aeroportuária. Valendo-se da colaboração de servidores habilitados da própria empresa, tentou imprimir novos rumos à direção comercial. Essa nova orientação levou a um incremento de receitas comerciais totais e à retomada do ritmo de crescimento interrompido por conta dos atentados terroristas de 11 de setembro de 2001. Para se ter uma idéia, no ano de 2003 a receita comercial total da empresa cresceu 10,1%, em 2004, 10,7%, e em 2005, 15,9%. Em números absolutos a arrecadação passa de 333,2 milhões em 2002, para 470,4 milhões ao final de 2005.

Observe-se que, no passado, a principal receita comercial da Infraero derivava das cargas, particularmente das importadas do exterior, que estava em processo de decréscimo, como resultado da valorização do dólar norte-americano. Tornava-se necessário então oferecer atrativos aos importadores, para reduzir os efeitos negativos da

queda das importações brasileiras e para compensar a concorrência feita pelos EADIs. Além disso, foram adotadas outras medidas, para compensar a redução da receita de cargas, dentre as quais: treinamento dos funcionários da área comercial da Infraero e dos lojistas nos aeroportos, para melhorar o desempenho de atuação junto ao público consumidor; regularização de cobranças dos preços de arrendamento de áreas aeroportuárias arrendadas; fiscalização dos principais arrendatários para verificar a correção das informações sobre receitas, sobre as quais se calculava a remuneração da Infraero; atuação junto à Procuradoria Jurídica, para levantamento de depósitos judiciais e realização de créditos da empresa, implantação de novo sistema de gerenciamento do faturamento dos estacionamentos etc.

Uma das áreas que apresentava maiores distorções, em contrariedade aos legítimos interesses da Infraero, dizia respeito à exploração dos espaços para veiculação de *media* aeroportuária, que constituía preocupação das duas últimas gestões da empresa. No ano de 2002, por iniciativa que julgamos correta da presidência da empresa, foi iniciado um processo para licitar as áreas de mídia aeroportuária, no entanto, esse processo não foi à frente.

Conforme o seguinte diagnóstico, oferecido pela Gerência de Desenvolvimento Mercadológico, sob a titularidade de servidora antiga

da empresa, admitida por concurso, com larga experiência na área comercial:

*"**Modelo atual***

O modelo atual basicamente traduz-se pela procura do mercado por espaços, tendo a INFRAERO uma postura passiva em relação ao mesmo, não atuando nem na formação de preços.

Fragilidades

- *O modelo não é estruturado para vender audiência, mas sim espaço de publicidade;*
- *A "desorganização" da oferta acaba se traduzindo em baixa percepção de VALOR dos espaços de publicidade (diminui o potencial de arrecadação e baixa oferta);*
- *A falta de transparência com relação ao "esquema de compra de mídia em aeroportos", afugenta a maioria dos potenciais anunciantes (60%), limitando e restringindo negócio que conseqüentemente gera depreciação dos valores e pontos de publicidade (restrição à procura);*
- *Evasão de receitas, conseqüência da fragilidade sistêmica da aferição atual pela ausência de mecanismos eficazes de gestão e controle, estando a atividade de mídia aeroportuária sujeita a*

uma perigosa informalidade, como possível venda de espaços sem contrato, venda por meio de boleto eventual sem formalização, situação esta de difícil detecção e controle. Outra ação de evasão de receita se dá na formalização dos contratos onde, pela regra atualmente utilizada. 50% do valor do contrato de publicidade firmado pela empresa de mídia com o anunciante deveria ser receita para a INFRAERO. Na prática, esse contrato representa apenas parte da negociação realizada, ficando, as empresas de mídia, concessionários da INFRAERO, isentas da apresentação de outros possíveis tipos de contratos que compuseram o negócio, como por exemplo o de manutenção dos equipamentos firmados com as agências de propaganda do anunciante, gerando perda de receita, mais uma vez por falta de uma ferramenta de controle e gestão eficaz.

Além destes fatores é importante lembrar que a mídia aeroportuária, como negócio de "oportunidades" fica mal regulada pelo excesso de burocracia, tirando a atratividade para os anunciantes, bem como tem gerado procedimentos conflituosos em relação às orientações do Tribunal de Contas da União – TCU.

Pode-se depreender desta análise que esta é a área/atividade mais fragilizada da Diretoria Comercial com conseqüências diretas no potencial de arrecadação da INFRAERO."

A Gerência de Desenvolvimento Mercadológico propôs, então, as seguintes possíveis soluções:

"1. Especializar o sistema de gestão atual.

Esta opção significa manter as atuais empresas de mídia (aproximadamente 100), atendendo o mercado local; em detrimento de ofertar audiência ao "mercado global"... (Preserva a origem histórica, perde-se grande parte do mercado e pode-se melhorar o controle).

2. Transferir o controle e terceirizar com um "Concessionário Master".

A INFRAERO, como detentora da exploração de espaços de mídia, terceirizaria totalmente esta exploração, através de processo licitatório, transferindo para um "Master" a responsabilidade pela gestão e controle de todas as áreas de mídia dos aeroportos...

3. Buscar um mecanismo que propicie uma "concentração de oferta".

Nesta hipótese, a INFRAERO poderia se utilizar de ferramentas de gestão eletrônica que instrumentalizaria a gestão e o controle da concentração de oferta de empregos de mídia, garantindo transparência, controle, gerenciamento, oferta em rede, universalização dessa oferta, igualdade de oportunidade, promovendo o crescimento da base de anunciantes, gerando mais valor ao negócio

e, principalmente, possibilitando o combate à evasão de receitas com conseqüente maior faturamento."

Conforme dito acima já em 2002 a diretoria da Infraero tentou organizar uma licitação nos moldes da segunda alternativa proposta pela área mercadológica, no entanto, as mais diversas pressões atuaram para que o processo não fosse concluído. Em 2003, a diretoria comercial optou pela terceira saída, ou seja, a contratação de um software para controlar, centralizar e publicizar a oferta de mídia aeroportuária.

A contratação por dispensa de licitação do software Advantage V2 gerou uma série de questionamentos já bem detalhados pela CPI. No entanto, é preciso admitir e ressaltar que a iniciativa de centralização e publicização da venda dos espaços de mídia em aeroportos eram e continuam sendo medidas oportunas e urgentes. Se de um lado pode-se questionar o valor da compra do software, por outro o seu funcionamento integral dá a possibilidade de ampliação das receitas e competidores pelos espaços de mídia aeroportuária.

Sabe-se claramente que a ABMA (Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária) agiu no sentido de impedir a instalação e o funcionamento do software. Além disso, por mais que isso possa parecer absurdo, não há licitação para os espaços de mídia nos aeroportos. A negociação é feita de forma absolutamente informal e a definição dos preços não obedece a qualquer tipo de critério pré-fixado.

O trecho abaixo do depoimento do Sr. José Oliveira Sobrinho (Presidente da ABMA) deixa clara a resistência da associação à instalação do software:

"SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): *A utilização do software Advantage V2 pela INFRAERO alterou a forma de comercialização dos espaços publicitários nos aeroportos?*

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: *Ela alterou num primeiro momento. Por quê? Porque a publicidade, ela era livremente negociada com os aeroportos.*

Então, a partir do momento que a INFRAERO adquire um software, a compra da publicidade ela passa a ser pelo software. Então, o expediente a ser utilizado seria aquela ferramenta. Então, num primeiro momento muda-se esse cenário, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): *Houve alteração dos preços para maior? A INFRAERO lucrou mais com esse sistema?*

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: *Não, houve alteração dos preços, por quê? Porque os preços que eram praticados e que eram vendidos para as concessionárias foi colocado o preço de mercado. Então, houve uma alteração no software.*

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): *E antes não era preço de mercado. Antes o preço era abaixo do preço de mercado.*

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: *Olha, veja bem, a mídia, para se colocar um painel no aeroporto, tem-se que ter uma infra-estrutura para colocar esse painel lá. Portanto, o senhor tem que ter uma empresa, o senhor tem que ter uma equipe de manutenção, o senhor tem que ter uma equipe de vendas para fazer todo o trabalho para se levar essa mídia para o mercado. Num software não é como se vender um laptop e pela internet. É um pouquinho diferente a venda de mídia. Tanto assim o é que numa reunião que fizemos com a INFRAERO, com a diretoria comercial da INFRAERO numa exposição, o pessoal de TI que ajudou a preparar essa ferramenta e colocar ela no ar, declarou que não era uma ferramenta para venda. A gente acha muito difícil se vender uma mídia por um software. É muito difícil.*

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): *Esse prazo de concessão dos espaços de publicidade também sofreu alteração com a instalação desse software?*

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: *Nós tínhamos já contratos firmado com a INFRAERO. E tinham contratos que eram de 24 meses. Portanto quando o software entrou ainda tinha um pedaço desses contratos ainda. Portanto não houve tanta alteração. Mas o software colocava lá 12 meses... Enfim, estabelecia os prazos para utilização.*

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): *V.Sª. e seus associados ficaram contrariados com a instalação desse software? Contrariou os interesses de V.Sª. e de seus associados?*

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: *Nós fizemos reuniões com a diretoria comercial, fizemos uma apresentação mostrando o que é que é a mídia. O que representa a mídia aeroportuária. E fizemos uma apresentação a nível geral, mostrando que os nossos maiores concorrentes não são as empresas de publicidade, mas sim a mídia convencional, a televisão, rádio, revista... Nós mostramos o que é que é realmente a mídia. E esse software, o que ele poderia ocorrer--*

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): *A contratação direta diminuía a importância das concessionárias, não é verdade?*

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: *É um assunto a ser discutido, por quê? Porque as empresas de publicidade elas foram criadas com o objeto legal para exercer o exercício da função de publicitário. Então ela tem um objeto social para isso. Como que uma empresa pode alugar diretamente se ela não for do meio? Ela tem que apresentar toda a documentação para o exercício da profissão junto à INFRAERO. Portanto, negociar diretamente uma mídia não sendo empresas legalmente estabelecidas para o exercício da função, na nossa ótica existe um equívoco legal.*" **(Notas taquigráficas, CPI do "Apagão Aéreo", depoimento em 15 de agosto de 2007)**

Por isso, estamos incluindo entre as recomendações da CPI a instalação de uma auditoria específica do TCU e da CGU (esse trabalho já foi iniciado na Controladoria) sobre a venda de espaços de

publicidade em todos os aeroportos brasileiros. Além disso, estamos recomendando ao TCU que reveja a instrução normativa que permite a venda de espaços de publicidade sem licitação.

6) A "QUADRILHA" DE CURITIBA

Ao descrever as condutas dos envolvidos nas supostas irregularidades na Infraero o relator diagnosticou a existência de uma quadrilha que atuava a partir da cidade de Curitiba. Essa suposta organização criminosa teria atuado por meio de fraudes para conseguir espaços publicitários e comerciais no aeroporto Afonso Pena, e em outros aeroportos do país. Foram sugeridos ao Ministério Público os indiciamentos do Sr. Carlos Alberto Carvalho, do Sr. Mario Ururahy, da Sra. Hildebrandina Olímpia Silvia Macedo e do Sr. Luiz Gustavo Shild.

Inexplicavelmente não foi sugerido o indiciamento da maior beneficiária da suposta quadrilha, a Sra. Sílvia Pfeifer. Durante a CPI ficou evidente que o modo de vida da Sra. Sílvia Pfeifer foi financiado por muitos anos por meio de propinas a órgãos públicos e relacionamentos pouco convencionais com o setor empresarial. Além disso, em seu depoimento a essa CPI reconheceu que recorreu à corrupção para salvar a empresa Aeromídia quando esta se encontrava à beira da falência. O trecho de seu depoimento não poderia ser mais claro:

*"**SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC):** A senhora era Procuradora delas. Então na realidade a propriedade era das suas filhas, mas digamos a administradora da Aeromídia era a senhora?*

***SRA. SILVIA PFEIFFER:** Sim.*

*(...) **SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC):** Bom, então deixa eu entender. Tinha uma ação de um órgão público, de uma pessoa que estava à frente de um órgão público. que multou. acionou. inviabilizou. criou uma dívida muito grande e aí então teve uma negociação para que isso tudo deixasse de existir e em troca disso ele passou a ser sócio da empresa, é isto?*

***SRA. SILVIA PFEIFFER:** Eu entrei com o pedido, legalmente, de alvará para esse painel, foi negado, as multas eram diárias, eu o dono do ... o anunciante e o dono do espaço, e essas multas eram diárias. Ou eu aceitava a entrada dele na empresa ou ele fechava as minhas portas, me quebrava. Eu estava com três filhas, sou uma mulher sozinha, sustentei as minhas filhas a minha vida inteira sozinha e tinha as três na faculdade nessa época. Eu não podia deixar, inclusive a mais nova que está na terceira faculdade, não concluída, ela simplesmente não conseguiu, eu estou sem dinheiro, eu não consigo mais pagar, ela teve que sair da faculdade.*

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): *Bom, volto a fazer a pergunta para o meu entendimento. Tinha um procedimento de um agente público inviabilizando a sua empresa.*

SRA. SILVIA PFEIFFER: *Exato.*

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): *Este agente público lhe oferece, em troca de sumir com esta inviabilidade econômica da empresa, virar sócio. E isto aconteceu, ele virou sócio?*

SRA. SILVIA PFEIFFER: *Exatamente.*

SENADORA IDELI SALVATTI (PT-SC): *E os processos desapareceram?*

SRA. SILVIA PFEIFFER: *Que eu tenho conhecimento, sim.*

(...) SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG): *Eu fico um pouco preocupado e eu vou te dizer sinceramente, Sra. Silvia, à sua Advogada, porque eu vejo que V. Sa. é uma mulher que criou três filhos, mas só nesse debate aqui eu já vi uns quatro crimes, e eu não sou Advogado, eu não sou do Ministério Público, só aqui nessa conversa. Eu fico preocupado, entendeu, porque se V. Sa. está querendo fazer um trabalho, e eu não estou julgando, senhor Relator, eu estou apenas observando, eu partindo da premissa que ninguém é culpado até que se prove .*

SRA. SILVIA PFEIFFER: *Exatamente.*

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG): *-- que ele é culpado. eu fico... a sua Advogada que inclusive fez uma manifestação*

forte durante esse momento, teve momentos que ela tinha que fazer manifestação aqui para proteger V. Sa. como cliente dela. Eu nesse debate aqui, eu não sei o Senador Demóstenes, que tem um conhecimento maior do que eu sobre direito, eu vi aqui uns quatro crimes: de tirar a multa do Estado, de sofrer chantagem, de se sujeitar a chantagem, quer dizer, isso daí dá uma série de outras coisas. A minha preocupação.

SRA. SILVIA PFEIFFER: *Posso responder?*

SRA. ANDREIA DAMASCENO (ADVOGADA DA SRA. SILVIA): *Senador, eu posso, já que o Senhor*

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG): *Se vocês chegaram a um acordo aí de qual das duas, eu estou disposto a ouvir qualquer uma das duas, se o Sr. Presidente autorizar, é claro.*

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): *Eu vou pedir encarecidamente, a Sra. Silvia vai fazer a sua consideração final e eu vou em seguida encerrar a reunião, porque eu não posso mais permitir que a Advogada faça usa da palavra. Isso já foi explicado várias vezes.*

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG): *Eu me submeto à presidência de V. Sa.*

SR. PRESIDENTE SENADOR SIBÁ MACHADO (PT-AC): *Então, Sra. Silvia, se quiser, está com a palavra.*

SRA. SILVIA PFEIFFER: *Eu posso responder.*

ySENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG): *Claro, claro.*

SRA. SILVIA PFEIFFER: *Sr. Senador, se eu cometi algum crime, se eu cometi algum ato ilícito, então a justiça que julgue, por favor."***(Notas taquigráficas, CPI do "Apagão Aéreo", depoimentos do dia 10 de julho de 2007, págs. 138 e 144)**

Portanto, entendemos que a Sra. Sílvia Pfeifer, como maior beneficiária do esquema de corrupção praticado pela empresa Aeromídia deve também ter seu indiciamento sugerido por formação de quadrilha, corrupção ativa e lavagem de dinheiro.

7) DIFERENÇAS ENTRE O VOTO EM SEPARADO E O RELATÓRIO FINAL DA CPI DO "APAGÃO AÉREO".

Com base no artigo 132, § 6º, I do Regimento Interno do Senado Federal apresentamos voto em separado ao relatório final da CPI do "Apagão Aéreo".

Diante da recuperação dos fatos expostos se torna imprescindível a reavaliação das recomendações e das sugestões de indiciamento feitas no relatório final apresentado na última quarta-feira.

Destacamos que o critério utilizado para a exclusão, inclusão ou alteração dos pedidos de qualificação de condutas levou em conta os documentos e depoimentos colhidos pela CPI e as recentes decisões da Controladoria Geral da União.

Somos, portanto, pela aprovação deste voto em separado que incorpora o texto já apresentado pelo relator com as seguintes alterações:

1) Inclusão da recomendação à Aeronáutica e à ANAC de que as aeronaves da aviação civil tenham as mesmas normas de segurança do avião presidencial;

2) Inclusão da recomendação à ANAC, Infraero e empresas de que a lista de passageiros seja divulgada imediatamente após a confirmação de acidentes aéreos;

3) Inclusão da recomendação à ANAC para que com base nos incisos XII e XVI, do art. 8º, da lei 11.182, de 2005, realize auditorias no sistema de manutenção da empresas TAM, GOL e VARIG.

4) Inclusão da recomendação da realização de auditorias específicas pelo TCU e pela CGU para apurar a regularidade da venda de espaços comerciais e publicitários em todos os aeroportos brasileiros;

5) Inclusão de uma recomendação à Infraero para que aproveite o software Advantage V2 para a venda de espaços publicitários nos aeroportos. Uma vez que as licenças do software já foram pagas não faz sentido a não utilização do mesmo para centralizar a venda de espaços de mídia;

6) Inclusão da recomendação à Infraero, IBGE, Caixa Econômica Federal e TCU para que o capítulo sobre obras aeroportuárias no SINAPI (Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil) esteja finalizado até o final do ano de 2007;

7) Inclusão dos PLSs 283, 464, 471, 472, de 2007, e das PECs 43 e 71, de 2007, entre as proposições legislativas que tem o apoio

da CPI. Tratam-se de proposições que buscam aperfeiçoar o aparato legal relativo às agência reguladoras.

8) Inclusão no relatório final das sugestões relativas ao aperfeiçoamento do marco regulatório da aviação brasileira feitas pela Sub-Comissão Temporária de Regulamentação de Marcos Regulatórios do Senado Federal.

9) Exclusão da qualificação de conduta (sugestão de indiciamento) do servidor de carreira, Procurador Federal Paulo Roberto Gomes de Araújo;

10) Exclusão do ex-presidente da Infraero, deputado Carlos Wilson Rocha de Queiroz Campos dos itens 9 (Irregularidades na Infraero: Análise de Condutas) e 10 (Qualificação de Conduta) do relatório final da CPI do "Apagão Aéreo";

11) Exclusão do Sr. Aristeu Chaves Filho dos itens 9 (Irregularidades na Infraero: Análise de Condutas) e 10 (Qualificação de Conduta) do relatório final da CPI do "Apagão

Aéreo". O Sr. Aristeu Chaves não é sequer funcionário da Infraero. Foi incluído no relatório por supostamente ter apresentado Michel Farah, sócio da empresa FS3 e Fernando Brendaglia, ex-diretor comercial da Infraero para que celebrassem contrato. Durante a investigação, com base nos depoimentos colhidos atesta-se que o Sr. Aristeu Chaves Filho não apresentou o Sr. Michel Farah (que sequer conhecia) ao Sr. Fernando Brendaglia. Assim como não demonstrou qualquer interesse na compra do software. Destaque-se ainda a inexistência de qualquer vinculação ou irregularidade entre as empresas do Sr. Aristeu e a Infraero.

12) Exclusão do Sr. Eurico Loyo dos itens 9 (Irregularidades na Infraero: Análise de Condutas) e 10 (Qualificação de Conduta) do relatório final da CPI do "Apagão Aéreo". Os fatos delituosos que foram imputados ao Sr. Eurico Loyo pelo relatório final da CPI não encontram no plano dos fatos nenhuma base empírica, sendo que não existe nos autos da CPI nenhum elemento probatório mínimo, que, de modo satisfatório e consistente, revele o cometimento de crimes ou de atos de improbidade. A acusação contra Eurico Loyo está centrada na entrevista da Sra. Silvia Pfeifer, no entanto, a licitação que teria dado origem à suposta "propina" foi realizada antes do ingresso

do mesmo na Infraero. Além disso, ao responder interpelação judicial sobre o assunto a acusadora negou em juízo o conteúdo das acusações;

13) Exclusão do crime previsto no art. 288, caput (formação de quadrilha), do Código Penal, na qualificação de conduta (sugestão de indiciamento) de Fernando Brendaglia de Almeida, Josefina Valle de Oliveira Pinha, Mariângela Russo, Érica Silvestri Duttweiler;

14) Exclusão da Sra. Eleuza Terezinha Manzoni dos Santos Lores dos itens 9 (Irregularidades na Infraero: Análise de Condutas) e 10 (Qualificação de Conduta) do relatório final da CPI do "Apagão Aéreo". (argumentos expostos na justificativa do voto em separado)

15) Exclusão do Sr. Marco Antonio Marques de Oliveira dos itens 9 (Irregularidades na Infraero: Análise de Condutas) e 10 (Qualificação de Conduta) do relatório final da CPI do "Apagão Aéreo". O Sr. Marco Antonio foi inserido no relatório por supostas irregularidades nas obras do aeroporto de Cuiabá. No

entanto, não foi responsável por diversos atos que vem sendo questionados (situação já reconhecida pelo TCU) e precisou adiantar as obras do aeroporto em virtude de um laudo do CREA que atestava a precariedade das instalações e o risco aos passageiros.

16) Exclusão do Sr. Fernando Brendaglia de Almeida dos itens 9 (Irregularidades na Infraero: Análise de Condutas) e 10 (Qualificação de Conduta) do relatório final da CPI do "Apagão Aéreo". (argumentos expostos na justificativa do voto em separado).

17) Exclusão do Sr. José Wellington Moura dos itens 9 (Irregularidades na Infraero: Análise de Condutas) e 10 (Qualificação de Conduta) do relatório final da CPI do "Apagão Aéreo". Não foi detectada entre os documentos da CPI maiores evidências de que o Sr. José Wellington tenha praticado qualquer ato de corrupção. Além disso, há evidências suficientes para afirmar que a compra do apartamento no Recife foi feita com recursos próprios não guardando relação com os casos investigados pela CPI.

18) Exclusão da Sra. Márcia Gonçalves Chaves dos itens 9 (Irregularidades na Infraero: Análise de Condutas) e 10 (Qualificação de Conduta) do relatório final da CPI do "Apagão Aéreo". A Sra. Márcia trabalhou na Infraero durante 29 anos e não foi responsável pela idealização da contratação do software Advantage V2. Os encaminhamentos dados pela funcionária ao processo foram meramente protocolares. Além disso, a quebra de seu sigilo fiscal, bancário e telefônico não apontou qualquer indício de irregularidade ou de sua participação em um conluio com vistas a lesar os cofres da empresa.

19) Inclusão da qualificação de conduta (Item 10 - sugestão de indiciamento) da Sra. Sílvia Pfeifer pela prática dos seguintes crimes: art. 288, caput (formação de quadrilha), art. 333 (corrupção ativa) do Código Penal, art. 1º, § 1º, I e II (lavagem de dinheiro) da Lei 9613 de 1998 e no art. 10, inciso IV, combinado com o art. 3º (improbidade administrativa) da lei nº 8429, de 1992;

20) Inclusão da qualificação de conduta (Item 10 - sugestões de indiciamento) do Sr. José Oliveira Sobrinho pela prática dos seguintes crimes: art. 89 (crime contra o procedimento

licitatório) da lei 8666, de 1993, e no art. 10, incisos IV, combinado com o art. 3º (improbidade administrativa), da lei nº 8429, de 1992. Tal inclusão é mero desdobramento dos fatos já relatados na proposta de relatório final, já que ficou clara a influência negativa da ABMA no direcionamento das decisões tomadas pela diretoria comercial da Infraero, com destaque ao período em que o Sr. Tércio Ivan de Barros foi diretor comercial.

8) HISTÓRICO DA CPI

A criação da presente Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) foi motivada pela maior crise do setor aéreo nacional vista até então, justamente no ano em que se deveria comemorar o centenário da aviação. O embrião da crise está na criação de um Ministério da Defesa institucionalmente fraco; na retirada do controle e fiscalização da aviação civil da Aeronáutica desacompanhada da formatação de um sistema de coordenação eficiente, na criação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); na corrupção na Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária (INFRAERO); na falta de investimento no setor e na falta de valorização dos profissionais envolvidos na segurança de vôo. Vários desses temas foram tratados nos dois relatórios parciais aprovados por esta CPI.

Em 29 de setembro de 2006, o maior desastre aéreo da história do Brasil até então desencadeou a grande crise: desnudava-se um sistema com sérios problemas estruturais e evidenciava-se a incompetência e a inércia das autoridades para solucioná-los. A expressão "apagão aéreo" entrou definitivamente no vocabulário nacional. Em pouco tempo, um país reconhecido pela qualidade de seu sistema de transporte aéreo pareceu submergir a níveis que só encontram semelhança entre nações mais atrasadas.

Quando da aprovação do segundo relatório parcial desta CPI, no início de julho de 2007, o acidente com o vôo 1954 da GOL, ocorrido em 29 de setembro de 2006, em que morreram 154 pessoas, era o maior da história do País. Quando a crise parecia acalmar-se, no dia 17 de julho de 2007, a aeronave que fazia o vôo 3054 da TAM, durante procedimento de pouso no Aeroporto de Congonhas/SP, acidentou-se tragicamente provocando a morte de 199 pessoas.

Em menos de 10 meses, a tragédia com a aeronave da GOL perdeu a posição de maior da história da aviação nacional.

O então Ministro da Defesa, Waldir Pires, é substituído por Nelson Jobim que dá início à implementação de medidas institucionais prementes, quase todas já recomendadas pelo segundo Relatório Parcial desta CPI.

Nesse contexto, vêm à luz fatos que começam a lançar dúvidas sobre a probidade da atuação da diretoria da agência reguladora do setor, a ANAC. Até o momento da apresentação deste Relatório Final, e com a contribuição investigatória desta CPI, quatro diretores da ANAC e quase toda a diretoria da INFRAERO foram demitidos ou exonerados de seus cargos.

A presente CPI, conhecida pelo nome de "CPI do Apagão Aéreo", foi criada pelo Requerimento nº 401, de 2007, *destinada a apurar as causas, condições e responsabilidades relacionadas aos graves problemas verificados no sistema de controle do tráfego aéreo, bem como nos principais aeroportos do país, evidenciados a partir do acidente aéreo, ocorrido em 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800 da GOL e um jato Legacy da American Excelaire, e que tiveram seu ápice no movimento de paralisação dos controladores de vôo ocorrido em 30 de março de 2007.*

Nos termos da proposta de trabalho aprovada, esta CPI adotou três linhas básicas de investigação: a) as causas do acidente com o vôo 1907 da Gol; b) os problemas do sistema de tráfego aéreo brasileiro; e c) os ilícitos administrativos e penais praticados na INFRAERO.

O primeiro Relatório Parcial, abordando as causas do acidente com o vôo 1907 da GOL, foi apresentado e aprovado no dia 06/06/2007. O segundo

Relatório Parcial, tratando dos problemas do sistema de tráfego aéreo brasileiro, foi apresentado e aprovado no dia 04/07/2007.

Este Relatório Final trata da terceira etapa das investigações, a INFRAERO. Em razão de fatos novos ocorridos desde a aprovação do segundo Relatório Parcial, este terceiro Relatório abordará ainda o acidente com o vôo 3054 da TAM e questões institucionais envolvendo a ANAC.

Do dia 05/07 a 21/09, foram ouvidos por esta CPI analistas do Tribunal de Contas da União, promotores e procuradores do Ministério Público e delegados da Polícia Federal a respeito dos casos de ilícitos penais e administrativos praticados por diretores e funcionários da INFRAERO envolvidos direta ou indiretamente nas irregularidades. Foram ouvidos, ainda, diretores e procuradores da ANAC e autoridades responsáveis pela investigação do acidente com o vôo 3054 da TAM. Além dos depoimentos, esta CPI recebeu vasta documentação, inclusive relativas a sigilos bancário, fiscal e telefônico dos investigados, conjunto probatório que baliza o presente Relatório.

9) O MARCO REGULATÓRIO E A AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC)

A aviação civil é tratada na Constituição em três dispositivos:

> **Art. 21.** Compete à União:
>
> .....
>
> XII – explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:
>
> .....

> c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;
>
> .....
>
> **Art. 22.** Compete privativamente à União legislar sobre:
>
> .....
>
> X – regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;
>
> .....
>
> **Art. 178.** A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

No nível infra-constitucional, a matéria foi objeto da Lei Complementar nº 97, de 1999, que "dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas." Essa Lei acrescentou às competências constitucionais das Forças Armadas outras "atribuições subsidiárias".

No tocante à Aeronáutica, foram-lhe reservadas as seguintes funções de natureza civil:

> **Art. 18.** Cabe à Aeronáutica, como atribuições subsidiárias particulares:
>
> I – orientar, coordenar e controlar as atividades de Aviação Civil;
>
> II – prover a segurança da navegação aérea;
>
> III – contribuir para a formulação e condução da Política Aeroespacial Nacional;

> IV – estabelecer, equipar e operar, diretamente ou mediante concessão, a infra-estrutura aeroespacial, aeronáutica e aeroportuária;
>
> V – operar o Correio Aéreo Nacional.
>
> *Parágrafo único.* Pela especificidade dessas atribuições, é da competência do Comandante da Aeronáutica o trato dos assuntos dispostos neste artigo, ficando designado como "Autoridade Aeronáutica", para esse fim.

Foi prevista, ainda, a criação da Agência Nacional de Aviação Civil, vinculada ao Ministério da Defesa, que absorveria algumas das atribuições subsidiárias da Aeronáutica:

> **Art. 21.** Lei criará a Agência Nacional de Aviação Civil, vinculada ao Ministério da Defesa, órgão regulador e fiscalizador da Aviação Civil e da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, estabelecendo, entre outras matérias institucionais, quais, dentre as atividades e procedimentos referidos nos incisos I e IV do art. 18, serão de sua responsabilidade.

Nos termos da Lei Complementar, portanto, permanecem sob a responsabilidade da Aeronáutica a segurança da navegação aérea e o Correio Aéreo Nacional. Além disso, podem permanecer com ela aspectos do controle da Aviação Civil e da operação da infra-estrutura aeroespacial, aeronáutica e aeroportuária.

Cumpre ressaltar que a Constituição Federal não atribuiu à Aeronáutica qualquer competência na área da Aviação Civil. Tampouco reservou à Lei Complementar qualquer possibilidade de ampliar as atribuições das Forças Armadas.

I. A ANAC

A ANAC tem sua origem nas competências do DAC, as quais eram estabelecidas no art. 18 do Anexo I do Decreto nº 5.196, de 26 de agosto de 2004, que dispunha: "(...) ao Departamento de Aviação Civil compete planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas com a aviação civil". Portanto, em virtude dessa competência, qualificava-se como "autoridade aeronáutica", exercendo, por via de conseqüência, as atividades relacionadas a essa função pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986).

Com o advento da Lei nº 11.182, de 2005, a atividade de autoridade aeronáutica foi transferida, com todas as suas responsabilidades, para a ANAC, pelo disposto no §2º do art. 8º desse dispositivo legal, confirmado pelo texto do art. 3º do Anexo I ao Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006.

A ANAC é, portanto, o órgão regulador e fiscalizador da aviação civil e da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária. As atividades e procedimentos das atribuições subsidiárias particulares da Aeronáutica que poderiam ser transferidas à referida Agência vinculam-se a: (1) orientar, coordenar e controlar as atividades de aviação civil e (2) estabelecer, equipar e operar, diretamente ou mediante concessão, a infra-estrutura aeroespacial, aeronáutica e aeroportuária.

Nesse sentido, o art. 8º da Lei nº 11.182/2005 conferiu à autarquia a atribuição de adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do Brasil, devendo atuar, conforme o modelo adotado, com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade.

O Comandante da Aeronáutica, ao editar normas e procedimentos de controle do espaço aéreo que tenham repercussão econômica ou operacional na prestação de serviços aéreos, deve consultar, previamente, a ANAC (art. 4°, § 3° do Decreto n° 5.731/06). Deve consultá-la, também, quando tenham repercussão na prestação de serviço de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária civis (Lei n° 11.182/05, art. 8°, §2° c/c o §7°).

Outra importante competência da ANAC diz respeito à concessão, permissão ou autorização para a exploração de serviços aéreos. Cabe-lhe, ainda, regular as autorizações de horários de pousos e decolagens de aeronaves civis (horários de transporte – HOTRAN), observados os condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível (Lei n° 11.182/05, art. 8°, XIV e XIX).

II. O MODELO DE AGÊNCIA REGULADORA ADOTADO

No Brasil, as agências reguladoras foram criadas em 1997 para controlar setores essenciais da economia que estavam sendo privatizados, como comunicação, transportes e energia. De uma forma geral, tais agências cuidam de contratos de concessão, preços e qualidade dos serviços prestados. Foram inspiradas no modelo anglo-saxão, como órgãos independentes para defender os consumidores em eventuais ações impróprias das empresas concessionárias e, ao mesmo tempo, para proteger essas empresas e seus investimentos de interferências indevidas dos governos.

A prática, no entanto, tem sido outra. Cargos de direção são disputados em barganhas políticas, possivelmente com a participação de empresas sob fiscalização.

A criação da ANAC foi marcada por intensas controvérsias e pressões políticas. Na justificação do projeto de lei encaminhado ao Congresso Nacional em 2000 (PL nº 3.846), o Governo afirmou que era sua intenção prosseguir nos esforços para garantir que a iniciativa privada pudesse prestar os serviços públicos através de delegações, sendo necessário para tal constituir nova agência que viesse a tratar especificamente da aviação civil, nos moldes das demais que haviam sido criadas até aquele momento. Ainda, com a criação de tal agência, havia a intenção de garantir "os princípios da livre concorrência, da defesa do consumidor, da repressão ao abuso do poder econômico, bem como a obrigatoriedade dos acordos firmados pela União sobre transporte internacional, observado o princípio da reciprocidade".

Dentre os segmentos interessados na matéria, e que realizaram *lobby* durante essa tramitação, destacam-se a Aeronáutica, que temia perder prestígio e poder com a criação da ANAC, as empresas aéreas tradicionais, que apresentavam sérios problemas financeiros e que estavam preocupadas em evitar uma abertura de mercado que reduzisse tarifas, e representantes do setor de turismo, que advogavam a abertura de mercado para que, por meio da redução de tarifas, houvesse um incremento do volume de turistas.

Tão intensa foi a controvérsia e a disparidade de pontos de vista envolvidos que o Poder Executivo chegou a solicitar, em novembro de 2001, que tal proposição fosse retirada do Congresso Nacional.

A criação da ANAC era apenas um dos passos que deviam ser dados no sentido de se garantir uma concorrência mais efetiva, que proporcionasse redução de tarifas e incremento do turismo. Para que tais objetivos pudessem ser atingidos, era necessário ainda proceder-se a uma profunda reforma no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA, instituído pela Lei nº 7.565, de 1986), de forma a remover da legislação brasileira dispositivos anacrônicos que se encontravam nesse diploma legal e que visavam à proteção das empresas ora constituídas, relegando os interesses dos viajantes a um plano secundário, como se pôde verificar na querela de 2004 entre o DAC e a empresa GOL, que foi obrigada a suspender promoções a fim de evitar a quebra de outras empresas aéreas mal-administradas.

Todavia, a reforma no CBA não foi feita, e a ANAC, criada em 2005, ganha vida num ambiente jurídico vacilante e incerto, o que teve efeitos diretos na forma como a Agência passou a atuar.

As agências reguladoras foram criadas nos Estados Unidos da América (EUA) no século XIX e era o meio de o Estado controlar a economia e garantir que as empresas atendessem aos interesses dos consumidores. Isso mudou no fim da década de 1970, com uma onda de desregulamentação que liberou os setores estratégicos do País. Nos EUA, não havia um setor estatal forte, como no Reino Unido e no Brasil, por isso não houve, a rigor, privatização, mas as agências perderam muito do seu poder.

Há mais de 50 agências reguladoras nos EUA. Os dirigentes das agências são indicados pelo Presidente e confirmados pelo Parlamento, mas não por uma comissão independente, como acontece no Reino Unido. O Parlamento dos EUA, assim como no Reino Unido, também pode cassar o mandato desses dirigentes. O sistema de *checks and balances* norte-americano ainda permite que o

Congresso defina o orçamento das agências e que suas regulamentações sejam vetadas pelos parlamentares, já que se referem a leis aprovadas pelo Poder Legislativo.

O modelo brasileiro está mais próximo do britânico. O modelo de agência reguladora criado por Margaret Thatcher no Reino Unido foi copiado por vários países do mundo. As agências britânicas nasceram do processo de privatizações em massa que a ex-Primeira Ministra adotou nos anos de 1980. Apesar da ideologia conservadora do governo, de culto ao mercado e de interferência mínima do Estado na economia, o modelo se preocupou com mecanismos de fiscalização em áreas de prestação de serviço à sociedade, setores que até então eram monopólios, como era o caso das telecomunicações.

O princípio básico das agências reguladoras britânicas é não confundir o interesse público com o interesse do governo do momento. Ou seja, manter separados o interesse de Estado e o interesse de governo. Os dirigentes são escolhidos por um processo público e as agências são estruturadas de modo a evitar interferências partidárias. No modelo, diferentemente do que ocorre no Brasil, tais agências prestam contas ao Parlamento, que pode cassar os mandatos dos seus dirigentes.

III. CONCORRÊNCIA NA AVIAÇÃO CIVIL

O Brasil passou por uma transição paradigmática na área da aviação ao longo da década de 1990. Seguindo uma tendência mundial, adotou-se uma política de desregulamentação, que instituiu a liberdade de iniciativa no setor.

Aboliu-se a separação entre os mercados nacional e regional, o que permitiu a qualquer empresa atuar em qualquer segmento. Isso permitiu à TAM,

por exemplo, tornar-se a principal empresa aérea brasileira. Autorizaram-se linhas novas em mercados já atendidos por outra empresa. Com isso, uma empresa de baixo custo, como a GOL, passou a competir com outras empresas estabelecidas e gradualmente ampliar sua participação no mercado. O controle de tarifas foi sendo paulatinamente flexibilizado, pela adoção de um sistema de faixas, que vigorou até recentemente.

Essas mudanças foram consolidadas na Lei nº 11.182, de 2005, que criou a ANAC. Esse diploma legal consagrou a liberdade de vôo e a liberdade tarifária, pelas quais se permite que as empresas concessionárias explorem quaisquer linhas de seu interesse e determinem sua própria estrutura tarifária, observada a capacidade dos aeroportos e do controle do tráfego aéreo:

> **Art. 48.**.....
> § 1º Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.
> .....
> **Art. 49.** Na prestação de serviços aéreos regulares, prevalecerá o regime de liberdade tarifária.
> § 1º No regime de liberdade tarifária, as concessionárias ou permissionárias poderão determinar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido.

Nesse contexto, a repressão a práticas anticompetitivas, como tarifas abusivas e competição predatória, passou a ser competência exclusiva dos órgãos do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, que atuam em todos os setores da economia nacional.

> **Art. 6º** Com o objetivo de harmonizar suas ações institucionais na área da defesa e promoção da concorrência, a ANAC celebrará

> convênios com os órgãos e entidades do Governo Federal competentes sobre a matéria.
> *Parágrafo único.* Quando, no exercício de suas atribuições, a ANAC tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração contra a ordem econômica, ou que comprometa a defesa e a promoção da concorrência, deverá comunicá-lo aos órgãos e entidades referidos no *caput* deste artigo, para que adotem as providências cabíveis.

Tal dispositivo denuncia uma cultura jurídica de transferência de problemas, de tradicional descompromisso com as relações assimétricas de consumo. Que tipo de instituição intermediária se torna a ANAC nesse contexto? Não obstante, em seu *Relatório Semestral de Ouvidoria/2007*, os dirigentes da Agência reforçam o seu "firme propósito" de "firmarem a marca da **defesa dos direitos dos cidadãos usuários** da Aviação Civil" (p. 8).

No referido Relatório, a Agência se mostra preocupada com as práticas de *overbooking*. No entanto, acerca do fatídico episódio ocorrido na semana de Natal de 2006, a diretoria colegiada da Agência absolve a TAM. Interessante observar que o voto vencido foi justamente o do Presidente da Agência, Milton Zuanazzi.

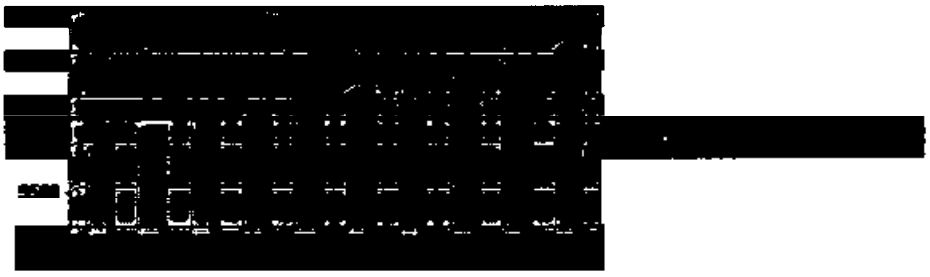
O Código Brasileiro de Aeronáutica, que é o marco regulatório básico do setor, no entanto, ainda não incorporou esses novos conceitos e demanda uma atualização. Destaca-se, nesse sentido, a limitação a 20% da participação do capital estrangeiro na empresas aéreas nacionais e a vedação absoluta a que empresas estrangeiras atuem no mercado doméstico. Esse regime cria uma verdadeira reserva de mercado para as empresas brasileiras, protegendo-as da potencial concorrência de empresas externas ou de novas empresas brasileiras, que poderiam se capitalizar com recursos externos. Há diversos projetos de lei em

tramitação no Senado Federal para abrir o mercado brasileiro e ampliar a participação de capitais externos nas empresas brasileiras.[1]

IV. EXPANSÃO DO TRÁFEGO AÉREO

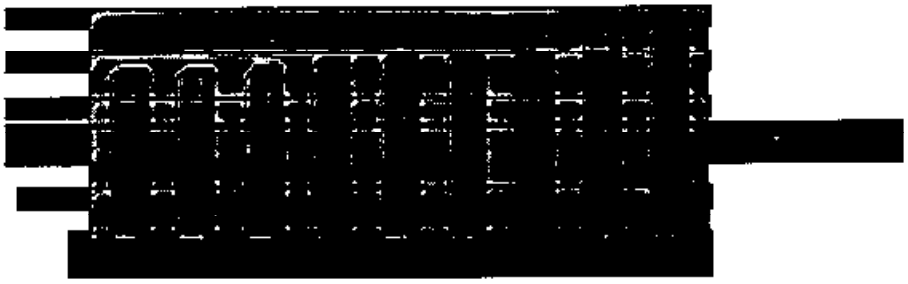
Em um espaço de pouco menos de 10 meses, 353 pessoas morreram em dois acidentes aéreos com aeronaves comerciais no Brasil. São números expressivos se for considerado que o transporte aéreo no País ainda é um setor em expansão, com poucos pontos de distribuição, e altamente concentrados (na área centro-sudeste do território), e com apenas cerca de 12 mil aeronaves registradas. O transporte aéreo brasileiro ainda não passou pela descentralização que ocorreu com a economia nas últimas décadas.

O Brasil, com suas dimensões continentais, possui grande potencial de expansão no setor aéreo, o qual tem respondido à tímida expansão da economia nos últimos dez anos. Os gráficos e tabela a seguir ilustram bem essa situação:



Fonte: ANAC

[1] A abertura do mercado doméstico para empresas estrangeiras (cabotagem) é geralmente feita no âmbito de tratados multilaterais ou bilaterais, em atenção ao princípio da reciprocidade.



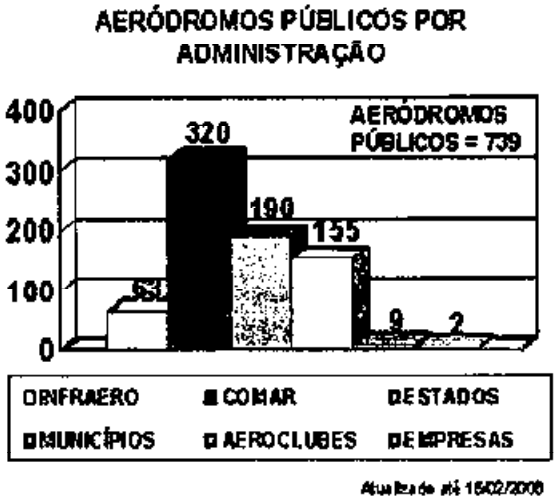
Fonte: IPEA

Total de Pousos e Decolagens:

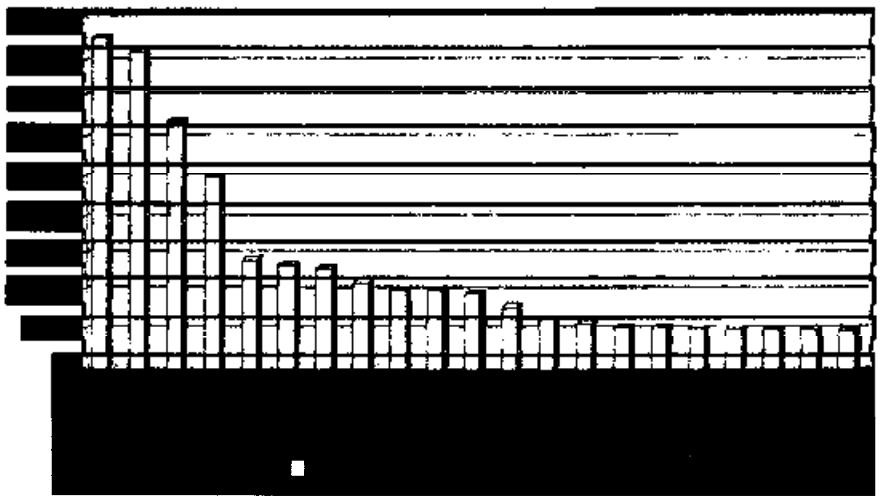
Ano	EUA	EUROPA	BRASIL
2004	19.105.042	11.393.604	1.715.912
2005	19.911.857	12.649.442	1.754.064
2006	19.028.303	12.216.948	1.825.846

Fonte: ICAO Statistics 2007

De todos os setores da infra-estrutura nacional, o aeroportuário é o que permaneceu mais estatizado ao longo dos últimos anos. Todos os principais aeroportos do País estão sob monopólio da INFRAERO, que é uma empresa pública federal. A única exceção é o Aeroporto de Porto Seguro - BA, que é gerido pela iniciativa privada desde 1994.



Fonte: ANAC



Fonte: ANAC (2005)

O gráfico anterior, disponível no relatório *Demanda na Hora-Pico – Aeroportos da Rede INFRAERO V.1*, mostra a movimentação de passageiros em horários de pico e evidencia a concentração do tráfego aéreo. Os quatro primeiros aeródromos são os aeroportos, na ordem, de Congonhas/SP, Guarulhos/SP, Brasília/DF e Galeão/RJ.

As projeções de crescimento das operações aeroportuárias são expressivas para o Brasil. O ideal é que os grandes aeroportos, sob a tendência de saturação, possam ter suas operações amenizadas com aeroportos periféricos, o que significaria uma política pública voltada para uma estratégia de proliferação de aeroportos. Ou seja, ao invés de se captar dinheiro em grandes aeroportos concentrados, fazer-se-ia por meio da abertura e desconcentração do tráfego aéreo. O tráfego aéreo brasileiro não atinge hoje mais do que 130 cidades. Isso em um País com aproximadamente 2.500 aeródromos e com mais de 5.500 Municípios. Tal fato significa, de forma inequívoca, que falta política pública estratégica para o setor. Além disso, há uma tendência clara para utilização intensa de aviões menores em grande quantidade de operações.

Cabe destacar, ainda, que mesmo os principais aeroportos brasileiros movimentam um número de passageiros muito inferior aos grandes aeroportos internacionais. No ano de 2005, os quinze maiores aeroportos nacionais movimentaram 81.467.623 passageiros. Apenas o Aeroporto de Atlanta, que é o maior dos EUA, movimentou, no mesmo período, 85.907.423 passageiros, sendo que os quinze maiores aeroportos movimentaram 699.663.535 passageiros, segundo o documento *Demanda na Hora-Pico. Aeroportos da Rede INFRAERO. Vol. 1.*, elaborado pela ANAC.

Com relação aos aeroportos operados pela INFRAERO, constatou-se a viabilidade comercial de concessão à iniciativa privada de pelo menos 11 unidades, que apresentam uma movimentação superior a 3 milhões de passageiros por ano, quais sejam: Congonhas, Guarulhos, Brasília, Galeão, Salvador, Recife, Santos-Dumont, Porto Alegre, Curitiba, Confins e Fortaleza.

O fato, entretanto, é que há uma resistência política na adoção desse caminho, dado que os aeroportos são empreendimentos lucrativos e potenciais

captadores de recursos eleitorais. A má gestão na INFRAERO nos últimos anos, tema principal deste Relatório Final, é evidência disso. A ANAC, que deveria controlar e fiscalizar o setor, também se tornou um centro de loteamento de cargos políticos. De seus 5 diretores originais, apenas um possuía conhecimento e experiência técnica na área. A Agência se encontra em processo de recriação institucional atualmente.

Não se observa qualquer política por parte da Agência no sentido de resolver o problema da concentração de tráfego. Teve que acontecer uma nova tragédia aérea para que mudanças nesse sentido começassem a ser feitas.

A atuação da ANAC no decorrer da crise aérea brasileira, evidenciada a partir do acidente com o vôo 1907 da GOL, em 29 de setembro de 2006, e particularmente após o acidente com o vôo 3054 da TAM, em 17 de julho de 2007, trouxe à luz dúvidas sobre o modelo de agências reguladoras adotado no Brasil, mais particularmente em relação à razão institucional de ser da ANAC, já que deve regular e fiscalizar um setor que não sofreu privatização.

10) A ATUAÇÃO IRREGULAR DA ANAC

Conforme exposto, a ANAC, apesar de ter sido inspirada no modelo anglo-saxão de regulação mercadológica, tem apresentado uma atuação irregular, mais voltada para as empresas do que para os consumidores, talvez em parte devido à ausência de uma cultura jurídica em sentido oposto, agravada pela falta de uma reforma geral no marco regulatório do transporte aéreo nacional.

O projeto original do Executivo promovia, ao lado da criação da Agência, uma reforma substancial no marco regulatório do transporte aéreo. Ele abria a possibilidade de que as concessões de serviço aéreo fossem feitas por linha e exigia licitação prévia, ao contrário do sistema atual, em que as concessões têm por objeto todo o território nacional e são outorgadas sem licitação. Além disso, determinava-se que as concessões fossem onerosas e que tivessem prazo máximo de dez anos.

O substitutivo definitivo encaminhado ao Senado não tratou do assunto, senão pontualmente, nas disposições finais e transitórias. Assim sendo, permaneceram em vigor as disposições do CBA. As modificações nesse diploma legal seriam feitas posteriormente, mediante o encaminhamento de outro projeto de lei.

Os *slots* (direitos de pouso e decolagem em determinados aeroportos e em horários específicos) constituem uma das principais barreiras à entrada de novas empresas na aviação civil, uma vez que os melhores horários de acesso aos aeroportos mais demandados já estão distribuídos às empresas estabelecidas, fato que reduz a competição no setor.

Os *slots* não constituem, no Brasil, um bem jurídico que se tenha incorporado ao patrimônio das companhias aéreas. Eles lhes foram atribuídos em caráter precário e gratuitamente. Da mesma forma, podem ser retirados e redistribuídos sem qualquer indenização.

Em outros países, os *slots* foram patrimonializados, ou seja, transformados em bens jurídicos sobre os quais incide um direito de propriedade. Uma vez adquiridos pelas empresas aéreas, não podem ser suprimidos pelo Poder

Público sem indenização. Além disso, incorporam-se ao patrimônio das empresas e podem ser por elas transacionados.

Esse modelo confere maior segurança jurídica às empresas e permite, através de um mecanismo de mercado, que os *slots* sejam alocados com maior eficiência. Ocorre que a sua adoção no Brasil demandaria uma regulamentação mais abrangente. Além disso, a aquisição de *slots* pela iniciativa privada somente poderia ser feita onerosamente e mediante licitação, uma vez que se trataria da alienação de um bem público.

I. O CASO DO AEROPORTO DE CONGONHAS

A ANAC apresentou à CPI um estudo sobre a capacidade da infra-estrutura aeroportuária brasileira. O quadro delineado no documento é preocupante, como já referido no segundo relatório parcial. Entre os 28 principais aeroportos do País, quatro já se encontravam saturados em 2005 (Congonhas, Brasília, Vitória e Porto Seguro). Naquele ano, Congonhas recebeu 17.147.628 passageiros, mas tem capacidade para apenas 12.000.000. Brasília recebeu 9.426.569 passageiros, para uma capacidade de 7.400.000. Vitória recebeu 1.517.578, para uma capacidade de 560.000. Porto Seguro recebeu 705.635 passageiros, para uma capacidade de 450.000. A previsão da ANAC é de que o número de aeroportos congestionados suba para 11 (onze) em 2010, 23 (vinte e três) em 2015 e 27 (vinte e sete) em 2025.

O caso mais grave de saturação, segundo o estudo, diz respeito ao aeroporto de Congonhas, onde aconteceu, em julho, o maior acidente aéreo da história do País. Além de ser o aeroporto mais movimentado, trata-se do principal

hub (ou seja, centro de distribuição de passageiros) do País. Por esse motivo, eventuais deficiências no seu funcionamento produzem efeitos "em cascata" por todo sistema aéreo nacional.

Embora a capacidade de seu terminal de passageiros seja de 12 milhões de passageiros por ano, o aeroporto movimentou, em 2005, 17.147.628 passageiros, e deverá movimentar 22.292.482 passageiros em 2010. Em relação ao sistema de pistas, para uma capacidade de 48 movimentos (pousos e decolagens) por hora, a demanda, no horário de pico, foi de 48 movimentos em 2005 e alcançará 60 movimentos em 2010. Quanto ao pátio de estacionamentos de aeronaves, para uma capacidade de 34 aeronaves por hora, a demanda, no horário de pico, foi de 35 aeronaves em 2005, e está projetada para 42 aeronaves em 2010. O relatório destaca, ainda, que o aeroporto apresenta diversas não-conformidades em relação às normas nacionais e internacionais de segurança operacional, cujo equacionamento é complexo devido à densa ocupação urbana de seu entorno.

O congestionamento do Aeroporto de Congonhas foi agravado pela ausência de manutenção preventiva adequada de sua pista principal. Conforme informou o Presidente da ANAC em seu depoimento a esta CPI, as providências para a reforma da pista somente foram tomadas após o primeiro incidente de risco:

> **SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI**: (...) Quando nós tivemos uma primeira derrapagem na pista de Congonhas, a ANAC tinha um dia, foi dia 21 de março de 2006. A nossa área de engenharia de infra-estrutura aeroportuária e a área de engenharia da INFRAERO foram verificar que o índice de atrito da pista estava baixo. Naquela ocasião, a conclusão das nossas áreas técnicas foi de que aquela pista estava com índice de atrito baixo por emborrachamento na pista. Excesso de tráfego, emborrachamento nas pistas, aviões pesados.

A solução encontrada, até que se concluíssem as obras, foi interditar a pista em caso de chuva, sempre que a camada de água passasse de três milímetros, a fim de preservar a segurança dos passageiros. Com isso, todo o sistema aéreo brasileiro passou a depender de um evento corriqueiro, como é a ocorrência de chuvas na cidade de São Paulo.

De uma forma geral, a insuficiência da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, por si só, não deveria ser motivo para os sucessivos atrasos e cancelamentos de vôos. Isso porque as autorizações de linhas aéreas, de responsabilidade da ANAC, devem levar em consideração a disponibilidade da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, conforme dispõe a Lei nº 11.182, de 2005, que criou a Agência:

> **Art. 8º** Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:
>
> .....
>
> XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, **observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível;**
>
> .....
>
> **Art. 48.** .....
>
> § 1º Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, **observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto** e as normas

> regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC. [g.n]

A concessão de novas linhas ou a alteração das linhas existentes dependem da emissão, pela ANAC, de Horário de Transporte (HOTRAN), no qual são discriminados: o serviço prestado, os vôos oferecidos, a freqüência de operação, a aeronave utilizada e os aeroportos de origem e destino de cada trecho, com respectivos horários de partida e chegada.

A expedição de HOTRAN depende do parecer favorável do DECEA, representado pelo Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA), da INFRAERO e de quatro superintendências da ANAC, que compõem a Coordenação de Linhas Aéreas Regulares (COMCLAR).

Segundo o Acórdão TC-026.789/2006-9, do TCU,

> 41. (...) A auditoria também revelou que a ANAC não tem sido diligente no sentido de exigir dos membros consultivos da Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares (COMCLAR) a devida motivação para os pareceres relativos à concessão ou alteração de Horários de Transporte (HOTRAN), em cumprimento ao disposto no art. 50 da Lei n. 9.784/1999.

Apesar do quadro preocupante, nenhuma providência foi tomada pelo DECEA para frear, por meio da COMCLAR, a ampliação do tráfego aéreo decorrente do aumento nas rotas autorizadas.

A concessão de rotas excedentes à capacidade do controle de tráfego aéreo foi confirmada pelo depoimento do sargento Wellington Rodrigues, na primeira fase da CPI:

> **SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES:** (...) Nós temos o problema da concessão de horários para as aeronaves. Isso que tem que ser revisto porque estão concedendo ainda horários para horários congestionados. Se a gente for ver na lista tem oito aeronaves decolando na mesa hora. Alguém não vai decolar no horário certo. Então isso tem que ser revisto.

Em depoimento prestado no dia 30 de maio de 2007, chamou a atenção o fato de o Presidente da ANAC, Milton Sérgio Silveira Zuanazzi, não fazer qualquer relação entre o excesso e concentração de rotas aéreas e a segurança de vôo. No Ofício n° 179/2007/DIR/P, da ANAC, em resposta a Ofício da CPI, lê-se:

> (...) o controle do espaço aéreo não é atividade inscrita na órbita de atribuições da Agência.
> (...) esclareço que a ANAC não possui registros de eventuais problemas com o tráfego aéreo brasileiro que apontem possíveis causas.

Tal postura causou surpresa a esta CPI, diante do destaque assumido pelo presidente da ANAC durante os episódios mais agudos do apagão aéreo, quando praticamente assumiu a condição de porta-voz do governo perante a mídia.

Sobre o problema de Congonhas, afirmou o presidente da ANAC:

> **SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI**: (...) Congonhas é um aeroporto para 12, 13 milhões de passageiros/ano. E está em 18. Guarulhos é um terminal para 18 milhões de passageiros/ano. Está em 17. Viracopos é um terminal para dois milhões passageiros/ano. Está em 800 mil. Então eu

> tenho uma sobra de um milhão e 200 mil passageiros/ano em Viracopos e de um milhão em Guarulhos. E tem 18 milhões que eu teria que tirar seis de Congonhas. Ou seja, **não tem solução de curto prazo.** [g.n]

Ora, já sublinhava o segundo relatório parcial desta CPI: se a ANAC reconhecia que havia um congestionamento em determinados aeroportos e o DECEA mostrava-se incapaz de controlar satisfatoriamente os vôos, fazia-se necessário reavaliar os HOTRANs já autorizados, a fim de torná-los compatíveis com a real capacidade do sistema. Isso só aconteceu depois de outra tragédia: a morte de 199 pessoas no acidente de 17/07/07, em que um avião da TAM não conseguiu frear na pista de Congonhas e atingiu um prédio da mesma empresa após cruzar uma avenida da cidade. Em pouco tempo foi encontrada a solução, conforme já alertava o segundo Relatório Parcial desta CPI, e o aeroporto foi descongestionado no curto prazo!

> Faltou eficiência no uso de prerrogativa exclusiva da ANAC: a de reduzir, no curto prazo, as mais agudas situações de desconforto vivenciadas pelos passageiros. O ponto é que a Agência não tem olhado para os passageiros. Sua preocupação tem sido o desconforto das empresas aéreas.
>
> A inércia da ANAC fica ainda mais patente diante do documento *Infra-estrutura aeroportuária brasileira: capacidade versus demanda e estimativa de investimentos necessários do curto prazo*, elaborado pela própria ANAC. Nas partes relativas ao Aeroporto de Congonhas, lê-se:
>
> As condições de segurança operacional, principalmente se analisadas sob os aspectos de zonas de proteção, encontram-se com os **parâmetros recomendados comprometidos** em diversos critérios, como faixa de pista e áreas de transição e aproximação. Estas questões de não-conformidades serão tratadas quando da certificação operacional do aeroporto. (p. 20)

> Quando observadas as questões de segurança operacional dos aeroportos da Área Terminal de São Paulo - TMA-SP, pode-se considerar que **o Aeroporto de Congonhas é o que apresenta maiores problemas quanto a sua adequação**. Isto ocorre devido à existência de **não-conformidades com as normas de segurança operacional, nacionais e internacionais**. Por outro lado, as adequações de boa parte destas não-conformidades de Congonhas são de difícil solução, uma vez que a utilização intensa de sua área patrimonial e a densa ocupação urbana de seu entorno dificultam sobremaneira a aplicação das recomendações das normas nacionais e internacionais quanto à adequação da infra-estrutura implantada. (p. 24).

O que a ANAC, como órgão regulador do setor, deveria fazer diante de uma situação assim? Desconcentração de tráfego, por medidas, no mínimo, de segurança. No caso do aeroporto de Congonhas, a ANAC, ao contrário, permitiu e manteve a concentração de tráfego como queriam as empresas aéreas. Após o acidente de julho de 2007, o ministro da Defesa é substituído, nova reunião do CONAC é convocada e a reação da ANAC às novas medidas anunciadas, de desconcentração do aeroporto, foram no sentido de defesa das empresas.

Em reunião realizada no último dia 3 de agosto, no DECEA, a então diretora Denise Abreu se posicionou contrariamente a resoluções do CONAC destinadas a desafogar o tráfego aéreo no aeroporto de Congonhas. Nesta reunião, chegou inclusive a aconselhar as empresas aéreas a empregarem seus poderes econômicos e recorrerem à Justiça com objetivo de impedir a redução de tráfego no aeroporto.

Esse questionamento foi feito à diretora na sessão da CPI realizada em 16 de agosto. Ela respondeu que, em primeiro lugar, tal conduta seria legítima, já que a ANAC é um órgão de Estado, e não de Governo.

> **SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU:** Em tese, se uma agência reguladora divergisse de alguma proposta de ordem

> política e governamental, não haveria nenhum problema. Até porque eu defendo, sim, e gostaria de deixar muito explicitado aqui, Sr. Senador, Srs. Senadores, Senadoras, Deputados, Deputadas, eu defendo sim um modelo de agência reguladora na qualidade de órgão de Estado.

Em seguida, discorda da afirmação de que estaria favorecendo as empresas, e se defende da seguinte maneira:

> **SRA. DENISE MARIA AYRES ABREU:** (...) Eu simplesmente fui muito questionada até por eu ter uma origem jurídica e ter algum conhecimento na área, sobre os aspectos de constitucionalidade e legalidade de eventuais decisões que pudessem implicar numa intervenção, esta era a visão das empresas, numa intervenção do Estado na Aviação Civil, tendo em conta todas as regras contidas e decorrentes da instituição da ANAC que deu a liberdade de mercado às empresas aéreas. Esse foi um modelo instituído. Um modelo pensado, não foi pelos diretores da ANAC. Muito bem. Em cima disso, o próprio Advogado do SNEA [Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias] fez as suas explanações, as empresas apresentaram as suas divergências com a determinação do CONAC, nós suspendemos a reunião, eles foram se reunir no SNEA, voltaram com um documento, apresentaram o documento e o que eu disse foi que descontextualizado pode implicar num outro entendimento. Que **eu receberia o documento, que eu encaminharia ao Ministro da Defesa como uma proposta deles para análise do Ministro da Defesa, e que se eles desejassem, eles também deveriam buscar falar com o Ministro da Defesa e poderiam se socorrer do Poder Judiciário, uma vez que nós na qualidade de poder concedente e de acordo com o art. 3º da lei tínhamos que cumprir as determinações, as diretrizes políticas determinadas pelo CONAC.** [g.n]

É possível ver com clareza o choque de concepções jurídico-políticas de atuação de uma agência reguladora travado nas semanas que se seguiram ao trágico acidente com o avião da TAM entre a Agência e o Governo. O fato é que a diretora se esqueceu de que a própria concepção institucional de uma agência reguladora, historicamente, como visto, demanda uma atuação diferente da que foi testemunhada.

Outro episódio que evidencia a atuação irregular da Agência ainda se refere a Congonhas. A ANAC lançou mão de ato normativo que não estava em vigor para convencer o Poder Judiciário a liberar a pista, após ter sido interditada em resposta a uma ação judicial do Ministério Público. Um dos personagens desse episódio foi a Desembargadora Federal Dra. Cecília Maria Piedra Marcondes. Ela foi relatora do agravo de instrumento com pedido de efeito suspensivo nos autos da Ação Civil pública nº 2007.61.00.001691-0, tendo como agravante a ANAC e como agravado o Ministério Público Federal (MPF), e como objeto decisão do Juiz Federal da 22ª Vara que determinou liminarmente a limitação das operações de pouso na pista principal de Congonhas a partir de 08/02/2007, interrompendo-se as operações de pouso dos equipamentos Fokker 100, Boeing 737-700 e Boeing 737-800.

A decisão de primeira instância foi embasada no risco de aquaplanagem que o MPF afirmava existir naquele aeroporto. Em decisão proferida em 15/02/2007, a Desembargadora Federal concedeu efeito suspensivo ao agravo da ANAC, determinando a interdição do aeroporto de Congonhas apenas para impedir que nele pousem as aeronaves indicadas na decisão agravada, quais sejam, Fokker 100, B737-700 e B737-800, que excederem o peso estipulado pela ANAC, mantendo a interrupção na ocorrência de precipitação pluvial. Ao final, determinou à ANAC que apresentasse tabela de distância necessária para o

pouso daquelas aeronaves. A ANAC apresentou, em 22.02.2007, os documentos requisitados pela Desembargadora, entre estes, a norma IS-RBHA 121-189, anexada às fls. 246 a 257 do Processo nº 2007.03.00.010306-1/AG 191163, que foi levada em consideração para a decisão judicial de fls. 273 a 275. Após a rejeição de vários documentos juntados aos autos pela ANAC, a decisão qualifica as informações prestadas nas "fls. 246/271" como "suficientes", para, em seguida, autorizar os pousos que haviam sido suspensos na decisão anterior (das aeronaves Fokker 100, Boeing 737-700 e Boeing 737-800).

Em 31 de janeiro de 2007, a ANAC publicou em seu sítio na internet a norma **IS-RBHA 121-189**, que estaria em vigor desde 25 de janeiro de 2007, e que trazia a seguinte determinação:

> **5. Pista Molhada – Recomendações Operacionais**
>
> (...)
>
> 5.2 Engenharia de Operações.
>
> A engenharia de operações do operador deve:
>
> Preparar a MEL(Minimum Equipment List – Lista de Equipamentos mínimos) do operador apresentando a **restrição para operação em pista molhada com "antiskid" e/ou com reverso inoperante.** (...)
>
> **5.5 Orientações para os tripulantes.**
>
> **Quando o aeroporto de pouso estiver com pista molhada a tripulação deve:**
>
> (...)
>
> Após o toque confirmar a abertura dos "ground spoilers" **e usar o máximo reverso assim que possível.**
>
> **Reduzir o reverso para mínimo** a baixa velocidade, mas só interromper a frenagem quando atingir a velocidade de táxi. [g.n]

A ANAC publicou tal norma em seu sítio eletrônico acompanhada da seguinte mensagem, depois retirada:

> **Parâmetros e procedimentos para avaliação das condições da pista do aeroporto de Congonhas em caso de chuva**
>
> A ANAC estabeleceu uma instrução de trabalho para os operadores de serviços de infra-estrutura (torre de controle e administração aeroportuária) do aeroporto de Congonhas que deve ser aplicada no monitoramento das condições de segurança operacional em períodos de chuvas. A medida foi tomada em conjunto com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA/SRPV-SP), a INFRAERO e o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) e **entrou em vigor no 25 de janeiro de 2007**. [g.n]

A própria Agência informou que a norma estaria em vigor. E os presidentes da TAM e da ANAC, na sessão do dia 2 de agosto, foram normalmente inquiridos sobre tal norma, e ambos responderam às perguntas feita pela Comissão como se a norma estivesse regularmente em vigor. Em nenhum momento foi levantada a hipótese de não-vigência, o que seria feito pela Agência duas semanas mais tarde.

O Presidente da TAM, Marco Antônio Bologna, assim se referiu à norma:

> **SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA:** (...) Esse boletim que a ANAC emitiu no dia 31 de janeiro que dá alguns outros procedimentos, ela também deixa no seu final, na sua conclusão, onde ela diz que essa não é a única forma para atendimento dos requisitos, porém os operadores que seguirem as disposições dessa norma estarão cumprindo determinado no RBH 121 e 135 e operadores que optarem por atender esses requisitos de outra forma poderão fazê-lo porém devem provar à ANAC que seus métodos alternativos provem o nível adequado de segurança que estava constando na MEL do avião. Ou seja, o procedimento do avião estava observando tanto as características do fabricante quanto aos recomendados, informadas pela agência.

> Então, o despacho de vôo desse vôo 3054 ele foi absolutamente normal considerado inclusive com a pinagem do reversor direito.
>
> (...)
>
> A ANAC tem a informação de todas as características desse vôo, nós já provemos tudo isso para a agência, acho que o Milton pode falar melhor do que eu como chegou essa informação, o procedimento é o procedimento de ACR quando você coloca um boletim que vai ser feito algum reparo dentro do prazo do fabricante, e a gente tinha até 10 dias para fazer esse reparo, conforme a CR informado à ANAC.

O Presidente da ANAC, Milton Zuanazzi, presente na sessão, não rebateu a informação. Ou seja, confirmou a vigência da norma. Chama uma particular atenção a resposta da TAM. A resposta que o presidente da TAM deu para o seu não-cumprimento foi em razão de a norma facultar à empresa a observância, se preferir, das orientações do fabricante da aeronave. De fato, isso consta do item final da norma. Como o manual do *Airbus* informa que o reverso é mecanismo de redundância, nada obstaria o pouso da aeronave em pista molhada se estivesse inoperante. Isso significa que uma norma da ANAC pode ser preterida em razão de uma orientação privada, de uma empresa fabricante de aviões. Isso é inclusive confirmado no Ofício 309/2007/DIR/P, encaminhado pela ANAC à CPI. Assim sendo, qual o valor da Agência como órgão regulador? Mais uma vez, observa-se o privativismo na idcologia que nortcia a ANAC.

De qualquer forma, a ANAC informou a esta CPI, através de sua diretora Denise Abreu, que esta norma não estava em vigor, não tendo sido imposta às empresas aéreas, consistindo em um estudo que poderia vir a ser implantado. O procurador da Agência, Paulo Roberto Gomes, tentou minimizar o fato argumentando que o assunto "reverso" não foi tratado com a Desembargadora, apenas o assunto sobre o peso das aeronaves, chegando ao absurdo jurídico de jogar com a validade da norma em referência aos temas nela tratados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Me permita. (...) V.Exª. diz então que hoje esse documento é reputado como estudo. Mas àquela época era um documento. Foi entregue como documento. Era o documento 2. Era isso?

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO: Documento 1-B.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então era um documento entregue à Juíza de Direito para sustentar a posição da ANAC?

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO: A respeito do comprimento da pista.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Era esse documento que foi publicado entrou na internet no dia 31?

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO: Sim, Excelência, esse documento mesmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então ele tinha validade.

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO: Ele tinha validade para os fins de objetivar por nós que era comprovar que para o pouso de uma aeronave se exigia 15% de comprimento extra em caso de pista molhada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas e a respeito da utilização de reverso máximo, etc.?

SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO: Então, Excelência, é onde eu pretendo chegar. Porque **essa parte do reverso ela está no final desse documento** que se diz uma IS, não me recordo agora o nome, tenho aqui o documento.

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** ISRBH 121-189.
>
> **SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO:** Perfeito. O RBH 121 então é um regulamento e essa instrução se propunha a apresentar algumas alterações neles. Muito bem. **Essa IS, na primeira parte, ela fala sobre a questão de comprimento de pista.**
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Perfeito.
>
> **SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO:** Correto?
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Correto.
>
> **SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO:** Posso mostrar para V.Exª. aqui.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Tenho aqui o documento.
>
> **SR. PAULO ROBERTO GOMES DE ARAÚJO: Mais adiante, mais para o meio para o fim ela começa a discutir operações em pista molhada. Aí ela vai adentrando na questão do reverso. Essas questões não foram jamais relevantes para mim ou para a ANAC quando fomos falar a Desembargadora.** [g.n]

A reação do Poder Judiciário foi imediata. A Desembargadora Federal Dra. Cecília Maria Piedra Marcondes, em valiosa contribuição a esta CPI, esclareceu o seguinte:

> **SRA. CECÍLIA MARIA PIEDRA MARCONDES:** (...) Por meio de uma petição a mim despachada no dia 22/02/2007 o documento que hoje é objeto da investigação e discussão. Chama-se informação suplementar RBHA nº. 121-188. Neste documento, a ANAC informava da segurança da pista tendo em vista a extensão e a forma de procedimento das aeronaves. Sendo assim, nos casos, eu até peço vênia para ler a minha decisão que foi

proferida com base nesses documentos. Esses documentos, a petição juntando o referido documento foi petição, foi juntada as folhas 243, 244 dos autos do agravo de instrumento. E a partir das folhas 245 a 271 estão os documentos que ora conversamos. A minha decisão, se V.Exªs. me permitem, foi no sentido do seguinte. Folhas... Torna agravante aos autos em atendimento ao despacho de folhas prestando informações solicitadas por esta Relatoria e requerendo a reconsideração da decisão de que prolatei as folhas 191/197. Com efeito, analisando os fatos apresentados pela agravante observa-se que em caso de pista contaminada, com espelho d'água igual ou superior a três milímetros em qualquer trecho dos 1.940 metros de seu cumprimento, conforme os padrões de segurança aérea internacional **resta demonstrado cuidado da recorrente na segurança dos pousos com o fito de evitar incidentes iguais aos indicados e noticiados pelo Ministério Público Federal.**

[...]

Naquela data em 22 de fevereiro próximo passado, a ANAC esteve presente a Drª. Denise eu fiquei conhecendo a Drª. Denise de tanto que ela apareceu na mídia. Porque se não eu nem a conhecia. E guardei o nome dela em relação disso. Mas outra pessoa da ANAC também, cujo nome eu também não me lembro, e dois técnicos além do Advogado. [...] **Todos eles vieram com a intenção de me informar a respeito dos documentos que estavam sendo trazidos, e trazer-me dados, informações, tirar-me as dúvidas necessárias para que eu pudesse analisar o documento.** (...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Eu pergunto a V.Exª. O *Procurador que esteve com* a senhora e que esteve aqui também ele disse que a norma estava em vigor somente em parte. Que ele mandou um pedaço que naquela parte que ele falava da metragem e tal a norma estava em vigor. Mas na demais não estava em vigor. O que V.Exª. acha a respeito dessa informação?

SRA. CECÍLIA MARIA PIEDRA MARCONDES: É um absurdo jurídico, vamos falar assim. Porque se nós levarmos em conta **o Código de Processo Cível em seu art. 373, § 1° diz: documento particular admitido expresso tacitamente é *indivisível, sendo defesa ou a parte que pretende utilizar-se* dele aceitar os fatos que lhes são favoráveis e recusar os fatos que lhes são contrários a seus interesses, salvo se provar que este não se verificaram.** Ora, se o Código de Processo Cível prevê para um documento particular, que se vá dizer então de um

público. Nós estamos falando de um ato administrativo cujo fundamento está na moralidade, na legalidade e na transparência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Posteriormente veio aqui então essa diretora da ANAC, a Srª. Denise e disse que isso era um estudo. Foi apresentado para a senhora como um estudo ou como uma norma?

SRA. CECÍLIA MARIA PIEDRA MARCONDES: Não, como norma.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Se fosse um estudo, V.Sª. poderia ter tomado a decisão diferente?

SRA. CECÍLIA MARIA PIEDRA MARCONDES: Com certeza. Eu só decidiria da forma que decidi se esse estudo estabeleceria sendo implementado. Em forma de norma.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E essa norma não estiver em vigor, se realmente for um estudo, se ao final for considerado, **V.Exª. acredita que houve uma fraude processual, inovaram artificiosamente com o fim de enganar V.Exª.?**

SRA. CECÍLIA MARIA PIEDRA MARCONDES: Com certeza. Ou a mentira foi apresentada nessa CPI ou a mentira foi apresentada a mim. Mas que existe uma irregularidade, existe uma omissão e é o que se tem que ser apurado hoje. [g.n]

Trata-se de ocorrido de alta gravidade. Uma agência reguladora atuando de forma criminosa em processo judicial para beneficiar empresas aéreas. Referido episódio, que ofende diretamente os princípios constitucionais da Administração Pública – legalidade, impessoalidade, moralidade e publicidade (art. 37, *caput*, da CF) –, coloca em xeque, mais uma vez, a razão institucional de ser da Agência.

II. OUTRAS AÇÕES IRREGULARES

Outro episódio de atuação irregular da ANAC envolveu a questão da recuperação judicial da Varig. A Juíza de direito da 8ª Vara Empresarial do Rio de Janeiro, onde tramita a recuperação judicial da Varig S/A, determinou que a ANAC aguardasse os prazos fixados para abrir processo licitatório de rotas da Varig entregues a leilão judicial. Em sessão realizada na Superintendência de Relações Internacionais da Agência, em 24 de agosto de 2006, a ANAC tentou abrir processo licitatório às pressas, desrespeitando a decisão judicial e argumentando que não poderia receber a intimação.

O diretor Josef Barat, em depoimento nesta CPI, no dia 22 de agosto, confirmou o fato:

> **SR. JOSEF BARAT:** (...) Por força de decisão judicial, como eu havia já me referido. as freqüências internacionais da VARIG ficaram congeladas. Ou seja, não se poderia fazer uma licitação dado o congelamento dessas frequências. No entanto, quando a Nova VARIG apresentou à ANAC o seu plano básico de linhas, ela restringiu bastante a amplitude das suas ligações internacionais nesse plano básico de linhas. E quando foi concedida posteriormente, quando foi concedido posteriormente o CHETA, ou seja, o Certificado de Homologação para que ela pudesse operar como uma empresa aérea, ela se restringiu às freqüências de Frankfurt, Caracas, Buenos Aires e se não me engano Bogotá. **No entendimento da ANAC, todas as outras freqüências que não constassem do plano básico de linha estariam ipso facto liberadas.** (...) Nesse momento **o Sr. Cristiano Martins da Nova Varig pediu a palavra e expressou o seguinte. Palavras dele, do advogado da Nova Varig. "Sr. presidente, só um esclarecimento. Eu gostaria de enfatizar que existe uma decisão judicial que colide com essa distribuição de rotas da**

> **Varig, da Nova Varig**. Eu só gostaria de saber se essa decisão judicial está sendo levada em consideração em torno dessa deliberação?" Estávamos presentes a diretora Denise de Abreu e eu. (...) O Sr. Negri, passou a palavra para a Srª. Denise Abreu. Palavras dela. "Tomo a liberdade de responder seu questionamento **em nome da diretoria colegiada. Esta decisão judicial a que o senhor se reporta nós não fomos intimados, nem notificados como diretoria colegiada da Anac. Desconhecemos, e o senhor como advogado sabe, que as notificações não são verbais. Muito menos pela mídia. Elas se dão por um procedimento judicial que seria uma precatória. Nós não recebemos nenhuma ordem judicial, portanto, não estamos descumprindo ordem judicial**". [g.n]

Ou seja, mesmo com o advogado da Varig presente, informando que não era interesse da empresa aquela distribuição de rotas, a ANAC manteve sua suposição de que a Varig não tinha interesse, e quis levar adiante o processo. Apegou-se a subterfúgios processuais formais para desconhecer a situação concreta que tinha diante de si, em flagrante desatenção às suas funções legais e institucionais. A quem beneficiaria essa atitude? Apenas às empresas aéreas em plena operação no mercado.

No início de dezembro de 2006, o mesmo diretor da ANAC, Josef Barat, viajou a Nova York para, segundo a Agência, proferir uma palestra com o tema "A visão da ANAC quanto ao futuro desenvolvimento do setor aéreo e suas questões". A palestra fazia parte do *TAM's Day*, como registrado em um convite enviado a uma empresa do mercado. O nome de Josef Barat aparecia como um dos destaques do evento, que tinha como objetivo apresentar a empresa a investidores internacionais. As passagens e demais despesas foram pagas pela

TAM, e não pela própria ANAC ou por meio do orçamento do antigo DAC (ainda sob execução naquele ano, dada a criação recente da Agência).

A Corregedoria da ANAC autorizou a participação, fazendo constar em parecer que não haveria comprometimento ético. Interessante observar, no trecho do depoimento que segue, a exteriorização de uma cultura institucional, por parte do agente público, que desconsidera a separação entre o público e o privado, e evidencia o "patrimonialismo burocrático" tão sublinhado por historiadores brasileiros, como Raymundo Faoro.

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** A ANAC naquela ocasião não tinha recursos para pagar a viagem de V.Sª.?
>
> **SR. JOSEF BARAT: Olha, eu acho o seguinte, que um evento dessa natureza ele tem duas possibilidades. Ou ele é pago com recurso de quem convida e, portanto, poupa o órgão público dessa despesa, ou ele é pago pelo órgão público se tiver condições de fazer esse pagamento**. No caso, por ter esta dúvida, o parecer do Corregedor mostrou que não havia essa incompatibilidade. Muito bem. A Diretoria acatou o parecer do Procurador, Dr. Rubens Vieira, e fez, autorizou a minha viagem. Portanto, o que **eu gostaria de deixar claro a V.Exª. é que a decisão de viajar não foi minha. Eu não tomei ela unilateralmente.** Fui bastante cuidadoso, inclusive, no sentido de solicitar esse parecer. Agora, V.Exª. há de convir que na administração pública nós temos que ter um mínimo de segurança jurídica. Ou seja, **um Diretor ele tem que estar amparado num parecer de um Corregedor, de um Procurador**. Ele não pode simplesmente atuar sem essa segurança.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Eu digo a V.Sª. que é estranhável o parecer. Digo por quê? Eu, muitas vezes, muitas vezes mesmo, praticamente toda semana saio para dar parecer em eventos da magistratura, do Ministério Público, da OAB. Quem paga é claro que é quem me convida. Não é verdade? Não tenha dúvida. Não tenho como ir lá e pagar do meu bolso. Agora, quando em algum evento eu sou designado para representar o Senado, paga o Senado. Sou

> representante do Senado. E mais, nesses casos, eu não tenho nenhum contato com essas organizações. [g.n]

Toda a burocracia da Agência foi movimentada para autorizar uma viagem de óbvio comprometimento ético: as agências reguladoras foram concebidas para atender aos interesses dos consumidores e não das empresas que devem fiscalizar. Tais agentes públicos não podem, portanto, ter contas pagas por essas empresas. O *Código de Conduta da Alta Administração Federal*, de 21.08.2000, é claro no seu art. 7º:

> **Art. 7º A autoridade pública não poderá receber** salário ou qualquer outra remuneração de fonte privada em desacordo com a lei, nem receber **transporte, hospedagem ou quaisquer favores de particulares de forma a permitir situação que possa gerar dúvida sobre a sua probidade ou honorabilidade.**
>
> *Parágrafo único.* É permitida a participação em seminários, congressos e eventos semelhantes, desde que tornada pública eventual remuneração, bem como o pagamento das despesas de viagem pelo **promotor do evento, o qual não poderá ter interesse em decisão a ser tomada pela autoridade.** [g.n]

Nos termos do parágrafo único supra, não haveria comprometimento ético apenas se o promotor do evento, no caso a TAM, não mantivesse qualquer relação de interesse jurídico com o órgão beneficiado. Ora, toda e qualquer decisão da ANAC interessa diretamente à TAM! É flagrante, portanto, o comprometimento ético no episódio referido.

Esse mesmo diretor, dias após a viagem à Nova York, registraria em ata de reunião da ANAC sua posição contrária à realização de uma auditoria na TAM, em razão do *overbooking* do Natal de 2006.

No dia 29 de dezembro, a ANAC informou que havia decidido instaurar uma auditoria para apurar as irregularidades praticadas pela TAM no caso do *overbooking* do Natal. Duas semanas depois, Josef Barat deixou

registrado na ata da reunião da ANAC que discordava da decisão de realizar uma auditoria em uma empresa aérea, no caso a TAM. Na CPI, o diretor apresentou uma justificativa estranha e, no mínimo, paradoxal para a sua conduta: disse que, se tivesse que haver uma auditoria, que fosse feita em todo o sistema de aviação civil, e não apenas em uma empresa aérea.

Esse mesmo diretor, que se posicionou contra uma necessária auditoria na principal empresa aérea do País, foi quem coordenou uma Força Tarefa para avaliar a prática de *overbooking* naquele Natal! O seu relatório concluiu pela não-ocorrência de *overbooking*, apesar dos vários testemunhos de passageiros que foram prejudicados com a prática da empresa.

A referida fiscalização da Agência também nada levantou a respeito do comunicado da TAM de que havia, estranhamente, 6 aeronaves suas em manutenção nesse mesmo mês, em plena alta temporada!

Associado a esses fatos, outro chama a atenção. A VARIG LOG encaminhou correspondência para a Presidência da ANAC em maio de 2007 questionando sobre as HOTRANS internacionais e reclamando do fato que a TAM estaria sendo privilegiada pela Agência. A querela, que tratava das freqüências internacionais com a Alemanha, só foi resolvida após a VARIG ingressar com uma ação judicial (Processo nº 2007.34.00.021005-0, TRF da 1ª Região).

Por fim, cabe registrar que o ex-Presidente da INFRAERO, Brigadeiro José Carlos Pereira, chegou a denunciar à imprensa suposta tentativa da diretora Denise Abreu de beneficiar um amigo em uma manobra de transferência do controle do terminal de cargas de Congonhas e de Viracopos para

o Aeroporto de Ribeirão Preto. O beneficiado seria o empresário Carlos Ernesto Campos. Esta CPI analisou a documentação recebida.

A Portaria nº 998/GC5, de 30.12.2002, publicada no DOU em 07.01.2003, habilitou o aeroporto de Ribeirão Preto (Leite Lopes) ao tráfego aéreo internacional de cargas. O DAESP, após obter autorização de todas as autoridades envolvidas, abriu processo licitatório (edital publicado em 01.02.2003). A licitação foi vencida pela empresa TEAD – Terminais Aduaneiros do Nordeste Ltda, sendo publicada a homologação e a adjudicação em 29.03.2003. O contrato entre o DAESP e a TEAD foi assinado em 06.06.2003 e publicado no Diário Oficial do Estado em 11.06.2003. Não consta qualquer irregularidade no processo licitatório.

O empresário venceu a licitação, mas "não levou". O aeroporto não tem condições de receber aviões de carga e ainda depende de aprovação de estudo de impacto ambiental (EIA-RIMA) para a extensão da pista e a construção do terminal alfandegado. O fato foi esclarecido na CPI e o Brigadeiro José Carlos Pereira retratou-se na oitiva do dia 16 de agosto. A análise dos sigilos de Denise Abreu não mostrou qualquer relacionamento com o episódio.

III. A FALTA DE COMPROMETIMENTO PROFISSIONAL

Na Lei nº 11.182, de 2005, que cria a ANAC, o seu art. 12 é claro ao positivar que: "Os Diretores serão brasileiros, de reputação ilibada, formação universitária e **elevado conceito no campo de especialidade dos cargos para os quais serão nomeados** pelo Presidente da República, após serem aprovados pelo

Senado Federal". Sem o atendimento desses requisitos, a experiência demonstrou que há falta de comprometimento e envolvimento com a aviação civil brasileira.

A crise aérea demandou dos dirigentes da ANAC, entre outros:

- o conhecimento do funcionamento e operação de uma empresa aérea;
- o uso da mesma linguagem dos operadores aéreos, dos pilotos, dos mecânicos de manutenção, dos controladores de vôo, dos despachantes de vôo;
- o conhecimento do emprego e utilização das aeronaves e suas limitações, das condições das pistas de pouso, das áreas de manobras dos aeroportos e dos limites operacionais destes, da regulamentação profissional de pilotos, mecânicos de vôo e comissários de bordo, dos Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA), das normas e recomendações da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

Fato muito ilustrativo ocorreu na penúltima semana de agosto deste ano. Como decorrência imediata ao acidente com uma aeronave da *China Airlines* que se incendiou ao pousar no Japão, o FAA (o correspondente norte-americano à ANAC) emitiu uma AD impondo a todos os operadores de aeronaves 737NG que operavam nos EUA que fizessem em 24 dias uma revisão e reparos em todas as aeronaves desse modelo, particularmente nos mecanismos que pudessem ter causado o acidente em questão.

Uma AD, que em inglês significa *Airworthiness Directive*, e no Brasil é chamada de "Diretriz de Aeronavegabilidade", é um instrumento que órgãos

reguladores, no caso acima o FAA, utilizam para ordenar empresas aéreas a tomarem ações preventivas e/ou corretivas para aumentar a segurança operacional do setor aéreo, seja de aeroportos, seja de empresas aéreas ou mesmo de aeronaves específicas, como foi o caso da referida AD 2007-18-51, emitida em 25 de agosto – que pode ser vista no sítio eletrônico do FAA.

Quando um país emite uma AD ou documento correspondente, os demais países, por acordos regidos pela OACI, seguem a mesma recomendação. Até a data de finalização deste Relatório, não havia nenhum indicativo de que a ANAC tenha acatado essa recomendação da FAA, mesmo que no Brasil diversas empresas (nacionais e estrangeiras) operem com tais aeronaves. O sítio da ANAC, após a realização da pesquisa, informa: "Nenhuma DA foi encontrada".

Sem o conhecimento técnico e sem a experiência profissional na área, outras deficiências são observadas, como as concessões de HOTRAN às empresas aéreas sem considerar as observações da área técnica. Segundo informações obtidas por esta CPI, tais decisões vêm sendo tomadas dessa maneira desde o ano de 2003, quando o órgão responsável ainda era o DAC.

Outro exemplo foi o descaso com a necessidade de fiscalização constante das empresas aéreas, como já relatado aqui, além das escolas de aviação e aeroclubes, empresas e oficinas de manutenção aeronáutica, tripulantes, enfim, todos os setores envolvidos com a aviação civil.

Um sério problema que a ANAC irá enfrentar em curto prazo é a falta de pessoal qualificado para atuar no sistema. Conforme a Lei nº 11.182, de 2005, os militares deverão retornar à Força Aérea no prazo de 5 anos e, no mínimo, na proporção de 20% do efetivo por ano. Em 2006, cerca de 250 militares já retornaram, e tal número deverá se repetir neste ano. Por ocasião do concurso

público da ANAC, realizado em abril, e ainda em andamento, já é possível verificar que mais de 25% das vagas para Especialista em Regulação não serão preenchidas.

Funcionários da ANAC citam, ainda, como exemplo de falta de comprometimento por parte dos diretores da agência com a função que desempenham o fato de nunca terem tido sequer a "curiosidade" de conhecer as instalações e as atividades desenvolvidas pelos funcionários no prédio da ANAC no Rio de Janeiro, onde se concentram as Superintendências, Gerências Gerais e Gerências de todas as áreas. Quando lá se encontravam, para qualquer compromisso, permaneciam somente na sala da Diretoria, demonstrando um total descaso com as atividades ali desenvolvidas e com os funcionários.

Olhando hoje para a crise na aviação civil nacional e para as cadeiras vazias na diretoria da ANAC, percebo que o resultado não poderia ter sido diferente. Trata-se de uma necessária reflexão para o Senado Federal, nas futuras sabatinas dos novos diretores da agência.

11) A TRAGÉDIA COM VÔO 3054 DA TAM

A maior parte dos acidentes aéreos acontece no pouso (*approach and landing*), segundo a Associação Brasileira de Aviação Geral. Na Terminal São Paulo, área que cobre um raio de aproximadamente 100km, em que as aeronaves se preparam e formam filas para pousar ou decolar nos ou dos vários aeroportos da região (Congonhas, Viracopos, Guarulhos etc.), o movimento diário responde por 1.400 a 1.800 aeronaves. No dia 17/07/07, uma dessas aeronaves, durante procedimento de pouso, se envolveu em trágico acidente, matando 199 pessoas.

O vôo JJ 3054 era uma linha aérea de passageiros que ligava as cidades de Porto Alegre e São Paulo. No dia 17 de julho de 2007, operado pela aeronave Airbus A320, prefixo PR-MBK, da companhia brasileira TAM Linhas Aéreas, chocou-se contra um prédio da empresa TAM Express situado nas proximidades da cabeceira da pista do Aeroporto de Congonhas, do lado oposto da avenida Washington Luís.

A bordo do avião acidentado estavam 187 pessoas: 181 passageiros, 19 dos quais eram funcionários da TAM, e seis membros da tripulação. Todas as pessoas a bordo da aeronave morreram na colisão. Incluindo as pessoas que estavam no prédio da TAM Express, o número total de vítimas fatais do acidente foi 199.

Quando da aprovação do segundo Relatório Parcial desta CPI, no início de julho, o acidente com o vôo 1054 da GOL, em 29 de setembro de 2006, em que morreram 154 pessoas, era o maior da história do País. O acidente com o vôo 3054 da TAM é o pior já registrado na América Latina, além de ser o mais grave já registrado no mundo envolvendo um Airbus A320.

Até o momento, não é possível concluir definitivamente se esse novo acidente se insere no contexto da crise aérea nacional ou se é um evento isolado. Muitas são as hipóteses, poucas são as respostas. O CENIPA e as Polícias Federal e Civil estadual ainda investigam o fato. Esta CPI analisou os inquéritos policiais em andamento, ricos em depoimentos de aeroviários, aeronautas e controladores de vôo, mas que, contudo, não fornecem dados conclusivos. O CENIPA prevê que a investigação técnica esteja concluída nos próximos 10 meses.

I. O ACIDENTE E SUAS HIPÓTESES

O Airbus A320 da TAM, vôo 3054, saiu do Aeroporto Internacional Salgado Filho em Porto Alegre às 17h16 com destino ao Aeroporto Internacional de Congonhas em São Paulo. Sob chuva fina, a aeronave pousou na pista 35L às 18h51. Em alta velocidade e com aparentes dificuldades de frenagem, fez uma curva para esquerda e saiu da pista em seu terço final, percorrendo por sobre parte de um gramado. Após sobrevoar a avenida Washington Luís, a aeronave atingiu parte da cobertura de um posto de gasolina, e em seguida chocou-se contra um prédio da TAM Express situado ao lado do posto. Ao cruzar a avenida Washington Luís, o avião ainda atingiu a parte superior de alguns automóveis.

O choque do avião com o prédio de quatro andares da TAM Express, localizado próximo à alça de acesso da avenida dos Bandeirantes, causou um grande incêndio no local. O fogo comprometeu a estrutura do prédio, que foi implodido 19 dias depois, no dia 5 de agosto. No dia seguinte ao acidente, a TAM alterou o número do vôo que faz a rota entre Porto Alegre e São Paulo, que passa a ser identificado pela sigla JJ 3106.

Estes são os dados gerais do acidente:

Fato	
Data	17 de julho de 2007
Local	Aeroporto de Congonhas, São Paulo, Brasil
Latitude	23°37'11.37"S
Longitude	46°39'44.23"W
Mortos	199
Feridos	13
Aeronave	
Modelo	Airbus A320-233
Empresa aérea	TAM
Prefixo	PR-MBK

Primeiro vôo	13 de fevereiro de 1998
Entrada na frota	1º de janeiro de 2007
Passageiros	181 (19 funcionários da TAM)
Tripulação	6
Total	187

Esta foi a trajetória feita pela aeronave no procedimento de pouso:



Segundo depoimento do Presidente da TAM, Marco Antônio Bologna, no dia 2 de agosto, os comandantes do fatídico vôo, Kleiber Lima e Stefanini di Sacco, eram pilotos "extremamente experientes", ambos com quase 14 mil horas de vôo. O comandante Kleiber iria, inclusive, segundo Bologna, ser promovido para o Airbus 330. O piloto Stefanini estava na TAM há seis meses, mas pilotara por muitos anos na TRANSBRASIL, aonde chegou a ser instrutor de vôo de Boeing 767.

O avião do acidente era um Airbus A320-233 registrado como PR-MBK e número de série do fabricante 789. Era uma aeronave nova, construída em fevereiro de 1998. Entrou em serviço em 25 de março de 1998, na TACA, com o prefixo N454TA. Em 3 de dezembro de 2003, passou voar com o prefixo VN-

A168, pela Pacific Airlines. Foi adquirido posteriormente pela Pegasus Aviation. Chegou à TAM em dezembro de 2006 e iniciou suas atividades comerciais em janeiro de 2007. Estava com as revisões em dia, com próxima revisão geral marcada para 2008.

Segundo o Presidente da TAM, o avião, quando chegou na empresa, estava com "todos os *checks* completos, ele tinha o número de ciclos de aproximadamente 20% da sua vida total considerada. A TAM opera com um critério de até 60 mil ciclos, portanto, ele estava com 20% ainda da sua vida utilizável". A aeronave passou por uma revisão de linha no dia 13 de junho, e por "um *check* estrutural antes da entrega pra nós no dia 27 de novembro de 2006, e o próximo vencimento estrutural era pra julho de 2008. Então, um avião que estava perfeitamente em estado de aeronavegabilidade, absolutamente checado em termos da sua condição operacional."

O Presidente da ANAC, órgão responsável pela fiscalização das empresas aéreas, confirmou a regular manutenção da aeronave:

> **SR. MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI:** A ANAC tem duas linhas de fiscalização sobre as empresas, uma na prestação de serviço, regularidade, pontualidade, atendimento aos usuários e outra na aérea de manutenção.
>
> (...) eu estou aqui com o boletim da TAM, onde está aeronave a MBK, está no relatório da TAM do dia 04 de julho, processado em 04 de julho. Uma vez por mês todas as empresas tem que nos mandar esse relatório.
>
> Aqui estão os checks A, são aqueles que são feitos cotidianamente nos aeroportos acho que em parte que o Presidente Bologna foi questionado, aquela ação lá em Campo Grande, os checks A. Os checks C que é uma ação mais completa. Então no caso dessa aeronave o check A dela, o último que tinha sido feito no dia 13 de junho previsão do dia 02 de agosto. E o check C, tinha sido feito em 27 de novembro, ainda lá fora antes de ser internalizada, e o próximo estava em 08 de junho de 2008.

O avião acidentado apresentava um defeito no reversor do motor direito desde o dia 13 de julho de 2007. A falha havia sido detectada pelo sistema eletrônico de checagem da própria aeronave, que continuou voando nos dias seguintes, com o reversor direito desligado. Com o reversor direito desativado, a aeronave passou por diversos aeroportos do País. O Presidente da TAM disse que se tratava de operação normal:

> **SR. MARCO ANTÔNIO BOLOGNA:** (...) A questão do reverso naquela condição de pista, que era o dia do pouso, naquela condição de vento, naquela condição do aeródromo, na pista 35 L, naquele... nas configurações do avião, em termos de pesagem, em termos do despacho operacional de vôo como um todo, **ele tinha permissão para pouso inclusive com a não utilização de dois reversos.** Nós estávamos com um reverso pinado. Eu diria é prematuro fazermos qualquer inferência de qual grau de influência desse reverso ou não utilização desse reverso, o motivo do acidente será apurado pela Comissão de Investigação, então nós **seguimos estritamente o manual do fabricante, nós estávamos totalmente, diria em cumprimento às regras do manual do fabricante, manual esse aprovado pelas autoridades competentes tanto francesas quanto autoridades brasileiras.**
>
> (...)
>
> A pinagem de um reversor é feita porque ele acusou algum problema de sensor que ele pudesse abrir esse reverso em vôo. Aí sim se teria um efeito de arrasto, de descompensação de vôo, que poderia levar a um acidente. Então ele é pinado exatamente para evitar isso. Aí **a regra do manual do fabricante que se tem até dez dias para correção dessa pinagem evidentemente para que esse avião não tenha nenhuma restrição em nenhuma pista.**
>
> No caso do pouso do vôo 3054 naquela condição, naquela pista, naquela condição meteorológica, ele tinha... poderia pousar ali sem dois reversos, **ele necessitaria de aproximadamente 1.310 metros de extensão de pista. Lembrando que a pista principal de Congonhas tem 1940 de extensão.**

> Então, **ele tinha suficientemente espaço para pouso, a gente sabe pelas informações iniciais que ele fez o pouso e o toque num local correto, ele teria então bastante sobra de pista mesmo tendo um reversor pinado.** [g.n]

O Presidente da ANAC, presente na sessão, também ratificou a informação.

Diversas hipóteses foram apontadas por autoridades, especialistas e pela imprensa investigativa para as causas do acidente:

1. Falta de ranhuras na nova pista do Aeroporto de Congonhas;
2. Desativação do reversor do motor direito da aeronave;
3. Falha humana do piloto, que supostamente teria posicionado o manete do motor com o reversor desativado em posição diferente da recomendada no manual do Airbus;
4. Falha nos freios mecânicos e falha nos freios aerodinâmicos (*spoilers*);
5. Falha de leitura do sistema eletrônico da aeronave acerca do procedimento de posicionamento dos manetes feito pelos pilotos, interpretando o fato como intenção de aceleração/arremetida/vôo e não de pouso/frenagem.

Nos dias seguintes ao acidente, foi revelado um vídeo da vigilância do aeroporto que mostra os últimos momentos do avião na pista do aeroporto, em velocidade aparentemente acima do normal para o pouso. A análise da transcrição dos diálogos da cabine do aeronave evidenciam que os pilotos tiveram dificuldades de frenagem.

Logo após o acidente, as especulações de suas causas giravam em torno da pista recém-reformada do aeroporto de Congonhas, apontando, assim, para a INFRAERO. A mídia criticou o governo e as condições da pista do aeroporto de Congonhas, supostamente liberada precocemente para uso. Quinze dias antes do acidente, a nova pista do Aeroporto de Congonhas havia sido liberada após uma grande reforma que custara aproximadamente R$ 19 milhões. Contudo, a obra foi entregue sem a finalização de um dos itens: a construção de ranhuras (*grooving/strips*), que diminuem o risco de aquaplanagem.

Outro fato que contribuiu para as especulações sobre a pista de Congonhas foi que, no dia anterior ao acidente, uma aeronave modelo ATR-42 da empresa Pantanal Linhas Aéreas havia derrapado na mesma pista, provocando o fechamento do aeroporto por vinte minutos. Chovia no momento da derrapagem e uma das possíveis causas apontadas foi a aquaplanagem. Momentos antes do acidente, a INFRAERO fez uma medição da camada de água na pista para, se necessário, providenciar a suspensão dos pousos e decolagens. A medição, mesmo feita sem equipamentos apropriados, atestou condições adequadas para as operações de pouso e decolagem.

Em seu depoimento da CPI, o Brigadeiro Jorge Kersul Filho, presidente do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes (CENIPA), esclareceu que o reversor é um recurso de redundância, um elemento a mais de segurança. Segundo ele, a aeronave tem de ser capaz de uma operação sem a utilização dos reversores. Na oportunidade, o Brigadeiro, em um exercício argumentativo, chega até a delinear outras possíveis hipóteses para o acidente:

> **SR. JORGE KERSUL FILHO:** (...) Então suponhamos um exemplo: o fabricante tomou todas as providências necessárias, não é? O operador, a empresa aérea está operando de acordo com os manuais, com o treinamento, com tudo certo. Suponhamos que

> alguém entre no avião para fazer uma limpeza no avião um exemplo, um exemplo simples levantado aqui agora. E ao fazer a limpeza ali na cabine, por acaso caiu um pedacinho do papel no quadrante de manetes. Não está previsto porque a princípio deve ter uma proteção.
>
> Mas suponhamos que caiu, se esse pedacinho de papel impediu que um contactor fosse influenciado com a redução das manetes, todos os procedimentos foram feitos corretamente, o fabricante tomou todas as providências necessárias, a tribulação estava perfeitamente treinada, porém aquele pedacinho de papel levou a que a aeronave não respondesse de acordo com o que se previam os manuais e o tempo é muito pequeno. Como senhores viram dão ali em torno de vinte segundos. Não passa de trinta segundos do toque da aeronave até a colisão.
>
> Então realmente não dá para se prever todas as infinitas situações que podem ocorrer. Um exemplo clássico de um acidente grave em que todos da tripulação e dos passageiros morreram, com exceção de uma aeromoça, só foi desvendado quando a aeromoça depois de se recuperar daquele trauma, ela se propôs a auxiliar nas investigações. E chegou-se a conclusão depois que tudo foi simulado e o acidente não ocorria, que depois de muito pesquisado ela falou que o comandante havia pedido um café. E ela trouxe o café e o café foi colocado do lado do quadrante de manetes. E aí eles não fizeram a simulação em vôo, mas depois simularam se caísse um líquido naquele local todo o equipamento elétrico daquela região seria destruído o que levaria ao acidente.
>
> Então por mais que tenha como se prever, mais cuidado que se tenha, os acidentes continuarão a ocorrer. O que não quer dizer que o sistema de transporte não seja seguro, tanto que as estatísticas mostram que o sistema de transporte aéreo é seguro. O transporte aéreo é seguro, mas não será infalível. Para ser infalível os aviões seriam tão caros e tão cheios de equipamentos e já são cheios de equipamentos eles já têm redundância tripla em certos equipamentos que com tantos equipamentos eles provavelmente não voariam (...).

Como no momento do acidente a chuva não era forte, e a lâmina d´água na pista medida pela INFRAERO minutos antes era inferior a 3mm, a hipótese do estado da pista como causa principal foi se enfraquecendo.

Uma das hipóteses cogitadas, que foi ganhando força com o passar do tempo, é a de que o comandante cometeu um erro de posicionamento dos manetes.

Segundo a hipótese, apenas o manete da turbina esquerda deveria estar em posição de aceleração, para auxiliar a frenagem com o reverso correspondente, enquanto o da direita deveria estar obrigatoriamente em marcha lenta (posição reverso máximo) ou em ponto morto (posição *idle*). O piloto teria pousado o avião com o manete dessa turbina em posição de aceleração, por isso não teria conseguido frear o aparelho. Isso explicaria a curva à esquerda do avião ao sair da pista: a turbina esquerda freava o Airbus, a outra o acelerava.

A análise da caixa-preta do avião revelou que o Airbus aterrissou com um dos manetes intocado, em posição de aceleração máxima. A hipótese de que o piloto teria deixado o manete um pouco acima do ponto morto foi derrubada uma vez que a caixa-preta registra o ângulo de inclinação do manete (ou seja, o grau de aceleração da turbina). O manete funciona de maneira contínua e não discreta, isto é, ele funciona como um acelerador de carro, continuamente, e não como um câmbio automático, que é discreto, ou por "degraus". No caso do avião que caiu, a turbina permaneceu sempre em aceleração máxima, inclusive nos 28 segundos entre o pouso e a batida.

Segundo o manual do fabricante, mesmo com um dos reversores inoperantes, as alavancas devem ser colocadas em ponto morto (*idle*) pouco antes de tocar o solo e depois trazidas para a posição de reverso máximo, para ajudar a frear o avião. Até fevereiro, segundo a investigação da Polícia Civil de SP, o manual trazia a orientação de que o manete do reversor inoperante deveria ser deixado na posição *idle*. Os pilotos seguiram a orientação nova do manual ao pousarem em Porto Alegre. Segundo os dados da caixa-preta, ambos os manetes se movimentaram em sincronia, primeiro para o *idle*, em 0°, e depois para reverso máximo, em -20°, antes de reduzir a potência do reverso e voltar para o *idle*. No

entanto, em Congonhas, na mesma aeronave, com a mesma tripulação, não foi isso o que a caixa-preta registrou. O manete direito permaneceu imóvel.

Uma hipótese já levantada seria que o piloto tentou recuar a alavanca, mas a teria deixado poucos graus acima da posição certa. Mas a leitura indica que o manete ficou em quase 25° , o que equivale a uma forte aceleração (*max climb*). Enquanto isso, o manete esquerdo foi trazido para reverso máximo, posição a -20°, como ocorrera em Porto Alegre.

Duas hipóteses despontam: erro do piloto ou falha de leitura do sistema da aeronave. O erro humano, para a Polícia Civil, é improvável. Nos depoimentos colhidos, pilotos informara que esquecer o manete nessa posição durante um pouso seria um erro primário. Assim, restaria a hipótese de que o manete teria sido movido corretamente mas, por algum motivo, isso não teria sido detectado. A falha poderia ser eletrônica, dos sensores ou até mecânica. Mas nenhuma falha no sistema da aeronave foi encontrada até o momento pelas investigações em curso.

A caixa-preta demonstrou ainda não ter havido defeito no sistema de frenagem automática. A caixa-preta revela que o piloto pisou nos pedais de freios de roda, levando o avião a reduzir a velocidade de cerca de 140 nós para cerca de 100 nós.

Os *spoilers* se mantiveram estáticos durante todo o procedimento de pouso. Tudo indica que, por conta da aceleração incontida da turbina direita, o computador não entendeu que era o caso de disparar os *spoilers*, que em condições normais entram em operação automaticamente, tão logo o avião toca no solo. Sem *spoilers*, com uma turbina acelerando e outra parando, o Airbus correu

pela pista já puxando para a esquerda, o que fez com que o piloto tentasse alinhar a posição da aeronave.

Os diálogos entre os pilotos evidenciam surpresa e que algo estava errado com a operação. Há várias sub-hipóteses: a) travamento do manete, o que pode sugerir uma pane no sensor do manete; b) falha no computador de bordo, o que pode sugerir erro de *software*; c) obstrução do movimento do manete ocasionado por alguma peça de metal, como um clipe, ou por qualquer outro elemento.

O Promotor de Justiça de SP, Mário Luiz Sarrubo, descartou a hipótese de erro do piloto:

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** V.Exª. já afirmou que o procedimento adotado pelo piloto que voou na aeronave horas antes do acidente era o recomendado até fevereiro.
> **SR. MÁRIO LUIZ SARRUBBO:** Sem dúvida.
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Depois o manual da Airbus teria determinado ao piloto colocar o manete na posição de reverso, mesmo quando esse equipamento estivesse inoperante pois o computador corrigiria a falha. Isso é verdade?
> **SR. MÁRIO LUIZ SARRUBBO:** Sem dúvida. As informações que colhemos no inquérito dão conta de que não se sabe ao certo, mas pelo menos até janeiro e fevereiro o manual da aeronave, por recomendação da Airbus, determinava que nos pousos quando um dos reversores está pinado, o comandante deveria manter a manete de aceleração na posição IDLE. Este era o procedimento recomendado. Isso nos foi dito, inclusive, por um comandante da TAM que pousou a aeronave antes, fez o pouso anterior ao do acidente no aeroporto de Congonhas. Inclusive este possível erro dele ele justificou diante dessas circunstâncias, com essa determinação. Olha, eu considero mais seguro, essa era a recomendação anterior, houve uma mudança a partir de fevereiro-
> -
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Isso quem disse foi o Marco Aurélio Incerti de Lima.

SR. MÁRIO LUIZ SARRUBBO: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E o que é que V.Exª. entende? O procedimento antigo era mais seguro ou o procedimento atual?

SR. MÁRIO LUIZ SARRUBBO: Difícil. Acho que não tenho habilitação técnica para afirmar. No entanto, esse comandante Marco Aurélio nos deixou claro que com o procedimento antigo ele ganha um maior coeficiente de frenagem. E que na visão dele aquele era o procedimento mais seguro. E o que eu acho interessante é que talvez a tripulação acidentada talvez também entendesse dessa forma, entendesse também dessa maneira. (...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Exª. chegou a dizer que a tese da falha de manuseio da manete pelo piloto seria uma imbecilidade.

SR. MÁRIO LUIZ SARRUBBO: [risos] Cheguei porque na verdade, isso saiu num jornal até aqui de Brasília numa conversa que tive com uma jornalista, porque todas as especulações davam conta de que só haveria erro do piloto. E **dos 25 comandantes que nós ouvimos todos eles diziam que isso seria um erro absolutamente primário. Que isso não poderia ser um erro. E eu considero isso que não foi um erro. Na verdade, pelo menos a meu ver, a nosso ver na investigação, isso pode ter sido procedimento de segurança. Da tripulação.** E não um erro. Acho que é precipitado falar. A imbecilidade, eu quero deixar bem claro é em razão dos veículos de imprensa inclusive estarem se precipitando e a nossa indignação até por jogarem a responsabilidade de um acidente tão grave nesse momento tão só na tripulação. [g.n]

Todavia, há precedentes dessa suposta "imbecilidade": em Bacolod, nas Filipinas, com o vôo 137 da Philippine Airlines, a 22 de março de 1998; em Phoenix, nos EUA, com o vôo 794 da America West Airlines, a 28 de agosto de 2002; e em Taipei, Taiwan, com o vôo 536 da TransAsia Airways, a 18 de outubro de 2004. Esses acidentes teriam ocorrido por manuseios equivocados de manetes por parte dos pilotos. Para especialistas, o manual da Airbus não é claro na orientação dos pilotos sobre o sistema de freios. Para o especialista britânico Peter B. Ladkin, em entrevistas dadas, "nem sempre há defeitos mecânicos, mas sim a orientação inadequada aos pilotos ou uma interpretação confusa do manual". Considerando essas questões, talvez não fosse o caso de simplesmente descartar tal hipótese.

A Airbus, ao fabricar aeronaves com alta automação, tem como foco primário o vôo seguro. Já a Boeing, com aeronaves menos automatizadas, tem como foco primário o piloto como autoridade final. O acidente com o Airbus da TAM, em se confirmando o problema técnico com a aeronave, poderia colocar em xeque o modelo adotado pela Airbus.

Outra questão envolvendo o acidente é o peso da aeronave. O fabricante informou que o número de passageiros do Airbus A320 é de 150, fato confirmado pela investigação da Polícia Civil. No entanto, a aeronave estava transportando 187 pessoas. O delegado Antônio Carlos Menezes Barbosa, em depoimento na CPI, no dia 28 de agosto, afirmou que, com o peso que a aeronave provavelmente apresentava, necessitaria de 2.100 metros de pista para pousar.

O Airbus ainda estava cheio de combustível, pois encheu o tanque em Porto Alegre, dada a vantagem tributária. Somada a lotação acima do permitido pelo fabricante, para que o cálculo bruto do peso da aeronave dado pela TAM, de 62,7 toneladas, estivesse certo, a média de bagagem de *check-in* para cada passageiro teria que ser de 6,6 kg, quando o limite brasileiro é de 23 kg. Ou seja, é possível que a aeronave estivesse bem mais pesada do que o permitido (64,5 toneladas) para pouso em Congonhas. A Polícia Civil afirmou que está investigando essa questão.

Segundo o Presidente da ANAC, Milton Zuanazzi, a aeronave, com até 64,5 toneladas, pararia, após o pouso, com seu sistema de frenagem normal, sem reversor, em 920 metros.

Diante dos depoimentos colhidos e da documentação analisada, não é possível, ainda, concluir: a) se o estado da pista do aeroporto foi causa determinante do acidente; b) se houve erro humano, falha de software ou

problema na caixa de manetes – as três hipóteses mais prováveis após a análise dos dados fornecidos pela caixa-preta.

De qualquer forma, a experiência ensina que em todo acidente aéreo várias são as causas que concorrem para sua consecução e que estas só ficarão cabalmente esclarecidas após a competente apuração, ora em curso, do CENIPA.

II. O ACIDENTE E O AEROPORTO DE CONGONHAS: PLANEJAMENTO URBANO

A tragédia com o vôo 3054 da TAM lançou dúvidas sobre a segurança do Aeroporto de Congonhas, por se situar em pleno centro urbano. A primeira reação do CONAC, em reunião realizada no dia 20 de julho, foi a de reduzir os movimentos (pousos e decolagens) no aeroporto – de 38 para 33 movimentos/hora. A malha aérea foi reformulada e Congonhas deixou de ser um *hub* (ponto de distribuição de passageiros): foram proibidas conexões e escalas no aeroporto, onde passaram a ser permitidos somente vôos ponto a ponto. A nova malha impede vôos com mais de 1.000 km. A regra substituiu a restrição anterior, de 6 de setembro de 2006, que proibia viagens com tempo superior a 120 minutos. Com a reformulação da malha aérea, que deverá estar em plena operação a partir de outubro, não mais sairão de Congonhas vôos para o Norte e Nordeste do País ou para o exterior.

Os aeroportos são equipamentos de grande porte, que causam forte impacto no entorno urbano. Ao mesmo tempo, a segurança de pousos e decolagens demanda um rigoroso controle do uso do solo, a fim de evitar a construção de obstáculos. O equacionamento de ambos esses aspectos é feito no âmbito do Direito Urbanístico e do Direito Aeronáutico, respectivamente.

Do ponto de vista urbanístico, pode-se destacar inicialmente que os aeroportos são pólos geradores de tráfego e fontes de ruído, além de criarem um risco de acidentes aeronáuticos na sua vizinhança. Essas externalidades devem ser equacionadas por um cuidadoso planejamento urbano, que segregue essa infra-estrutura dos usos incompatíveis e ofereça uma solução de transporte terrestre para o deslocamento dos passageiros.

O planejamento urbano é de competência municipal e deve ser inserido no plano diretor, que é o *instrumento básico* da política urbana (arts. 30, VIII, e 182, § 1º, da Constituição). Conclui-se daí que, embora seja federal a competência para *explorar, diretamente o mediante autorização, concessão ou permissão, a infra-estrutura aeroportuária* (art. 21, XII, *c*, da Constituição), a construção e expansão de aeroportos deve ser objeto de licenciamento urbanístico municipal, que aferirá se sua localização é compatível com o plano diretor. Em contrapartida, é preciso que os Municípios incorporem no plano diretor as demandas de expansão da infra-estrutura aeroportuária, harmonizando-as com o ordenamento territorial do conjunto da cidade.

A presença de um aeroporto em determinado local, implica, por sua vez, em uma série de restrições urbanísticas em seu entorno. Essas restrições têm diversas finalidades, dentre as quais podem ser destacadas as seguintes:

- evitar a instalação de obstáculos ao pouso e à decolagem de aeronaves;
- evitar interferências eletromagnéticas na comunicação por rádio entre pilotos e controladores de tráfego aéreo;
- evitar a ocupação das áreas contíguas ao aeroporto com usos incompatíveis com o ruído das aeronaves;

- evitar a instalação de usos que possam atrair pássaros para a proximidade de aerovias (trajetos que as aeronaves estão obrigadas a seguir);
- reservar áreas para uma possível futura expansão do aeroporto.

As restrições urbanísticas são objeto da Seção V do Capítulo II do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), aprovado pela Lei nº 7.565, de 1986, que trata das Zonas de Proteção de Aeródromos.

Segundo o CBA, as propriedades vizinhas dos acródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições de uso, em tudo o que possa *embaraçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à radionavegação ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais* (art. 43).

Essas restrições são fixadas em quatro tipos de planos: o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano de Zoneamento de Ruído, o Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos e os Planos de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea.

Esses planos são genéricos e se aplicam a qualquer aeródromo. A competência para sua aprovação é do Presidente da República, mas foi delegada ao Comandante da Aeronáutica pelo Decreto nº 95.218, de 1987. Se necessário, os planos básicos deverão ser complementados por planos específicos, individualizados por aeródromo, cuja aprovação é de competência do Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), por delegação do Comandante da Aeronáutica (Portaria nº 217/GC3, de 2005).

No que diz respeito à interface desses planos com o urbanismo municipal, o Código determina que *as Administrações Públicas deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos* (art. 44, § 4º).

O Código autoriza a autoridade aeronáutica embargar qualquer obra ou construção que contrarie os planos e a exigir a eliminação de obstáculos levantados em desacordo com os mesmos, cabendo indenização apenas quando a edificação já existia antes da aprovação dos planos.

Os planos básicos foram aprovados pela Portaria nº 1.141/GM5, de 8 de dezembro de 1987, que também estabeleceu procedimentos para sua implementação. Compete aos Comandos Aéreos Regionais (COMAR) autorizar o aproveitamento de terrenos abrangidos pelos planos, assim como fiscalizar e, se for o caso, embargar, interditar, remover ou demolir as obras, construções, implantações ou usos irregulares.

No caso de novos empreendimentos, a consulta ao COMAR poderá ser feita tanto pela Prefeitura quanto pelo interessado, mas a decisão final deverá ser sempre comunicada à Prefeitura. Dispensa-se a consulta, entretanto, em alguns casos especificados na Portaria.

Segundo a Portaria, as três esferas federativas são responsáveis pela sua implementação, e as normas de uso do solo devem ser compatibilizadas com as restrições da Zona de Proteção.

Um exemplo recente da aplicação desse sistema é o Plano Específico de Zona de Proteção dos Aeródromos de São Paulo/Guarulhos, Congonhas, Marte e Guarujá/Base Aérea de Santos, aprovado pela Portaria nº 70/DGCEA, de 5 de

julho de 2007. Além dos gabaritos, são indicadas a localização e características das pistas, dos auxílios à navegação aérea e dos obstáculos.

No caso de Congonhas, foram identificados 109 obstáculos, dos quais 54 são edifícios. Merece destaque a falta de rigor evidenciada no § 1º do art. 6º da Portaria, segundo o qual

os obstáculos localizados nas Faixas de Pista, Áreas de Aproximação, Decolagem e Transição, que estejam violando gabaritos de áreas de segurança, serão tolerados até que sejam objeto de reforma ou obra na sua estrutura geral, quando, então, o órgão competente deverá impor o rebaixamento exigido pelo gabarito.

A mesma postura foi adotada em resposta a denúncia veiculada no programa Fantástico de 29/7/2007. Segundo a Aeronáutica, *o fato desses obstáculos estarem acima do tamanho permitido não implica necessariamente que eles ofereçam riscos às aeronaves*. Por esse motivo, não será determinada a interdição ou demolição dos prédios.

O problema dos obstáculos irregulares parece ser amplamente disseminado no País. Segundo enquete realizada pelo programa Fantástico junto a 20 pilotos das grandes empresas aéreas brasileiras, os aeroportos mais perigosos seriam Congonhas (SP), Ilhéus (BA) e Vitória (ES).

O Código Brasileiro de Aeronáutica trata adequadamente dos planos urbanísticos necessários ao bom funcionamento dos aeroportos. A aplicação desses planos, no entanto, tem sido deficiente, haja vista o grande número de obstáculos presentes na vizinhança dos aeroportos.

Os problemas existentes são de várias ordens. De um lado, as Prefeituras deixam de incorporar as restrições aeronáuticas aos seus planos diretores e demais normas de uso do solo. Com isso, permitem que se ocupe inadequadamente as áreas contíguas aos aeroportos, o que dificulta sua expansão futura e gera riscos e incômodos para os moradores.

De outro lado, a construção e expansão dos aeroportos é decidida exclusivamente pela União, sem um entrosamento maior com os Municípios, que se vêem na contingência de ter que absorver um empreendimento de forte impacto urbano.

A solução desse impasse envolve uma ampla revisão dos procedimentos de elaboração dos planos diretores, para cuja confecção devem ser consultados todos os órgãos setoriais, das três esferas da federação, que tenham competência para realizar obras públicas ou estabelecer restrições de uso do solo em zona urbana ou de expansão urbana. A política urbana não é uma política setorial a mais, a ser sobreposta às outras, mas tem uma função coordenadora das demais políticas, no que diz respeito à ocupação do território.

Independentemente da postura do Município com relação às restrições aeronáuticas, é responsabilidade do Comando da Aeronáutica zelar pela sua aplicação, seja analisando os projetos de aproveitamento, seja fiscalizando diretamente a área sujeita a restrições, com vistas à detecção de obstáculos que possam aumentar o risco de acidentes.

Nesse aspecto, causa preocupação a postura aparentemente tolerante da autoridade aeronáutica, que evita fazer uso do seu poder de polícia, embargando e demolindo estruturas e edificações irregulares. Se os obstáculos não oferecem risco, o plano é muito rigoroso e deve ser alterado. Por outro lado, se

oferecem risco, devem ser demolidos, ainda que o proprietário deva ser indenizado, caso a construção preceda a imposição da restrição.

Uma vez aprovados os planos, básicos ou específicos, entretanto, não cabe mais avaliar individualmente o risco oferecido por cada obstáculo. O risco é presumido pela irregularidade da estrutura, o que impõe à autoridade aeronáutica o dever de demoli-la.

III. AS RESOLUÇÕES DO CONAC APÓS O ACIDENTE

Reunido no dia 20 de julho, ou seja, três dias após o acidente, o CONAC aprovou, sob a presidência do então Ministro Waldir Pires, as seguintes resoluções:

- Resolução nº 6/2007: Reorganização do transporte aéreo em São Paulo

Determina à ANAC que assegure o apoio aos familiares das vítimas do acidente; restrinja a operação do Aeroporto de Congonhas aos vôos diretos ponto a ponto, impedindo conexões e escalas de vôos; aloque futuros vôos internacionais fora do terminal São Paulo; impeça a operação de vôos fretados e *charters* a partir de Congonhas; e institua plano permanente de contingência de aeronaves e tripulação.

Determina à ANAC, em conjunto com o Comando da Aeronáutica, que redistribua a demanda de aviação geral existente em Congonhas e apresente estudo de localização de sítios aeroportuários em São Paulo.

Determina à INFRAERO que apresente estudos de ampliação e readequação de aeroportos em São Paulo; procure liberar os espaços

aeroportuários ocupados por empresas falidas ou em recuperação judicial; e prepare o Aeroporto de Guarulhos para recepcionar maior número de passageiros.

- Resolução nº 7/2007: Mercado Internacional

Aprova as seguintes diretrizes: expansão do transporte aéreo, visando aumentar o fluxo de pessoas e mercadorias entre os países; integração regional, mediante fortalecimento do Acordo de Fortaleza; tratamento fiscal, tributário e creditício semelhante ao da exportação e da infra-estrutura; múltipla designação de empresas; adoção de critérios transparentes de alocação, que privilegiem o bem-estar do usuário e a concorrência entre prestadores; modicidade dos preços, pelo incentivo à concorrência; adoção da liberdade tarifária, a fim de promover maior liberdade de mercado e acesso dos usuários; e simplificação dos controles de fronteira na regiao sul-americana.

Recomenda à ANAC que impeça, nas negociações internacionais, restrições de oferta e estude a possibilidade de ampliação das liberdades do ar na América do Sul; fixe tarifas aeroportuárias que incentivem o tráfego regional.

Recomenda à Comissão Técnica de Atividades Aéreas – COTAER – que estude políticas para segmentos do mercado com interesse estratégico e sem viabilidade econômica.

- Resolução nº 8/2007: Fundos da Aviação

Recomenda à Casa Civil e aos Ministérios da área econômica que estudem formas de disponibilizar os recursos provenientes das tarifas aeroportuárias e aeronáuticas para a ANAC e o Comando da Aeronáutica.

- Resolução nº 9/2007: Infra-estrutura Aeroportuária

Aprova as seguintes diretrizes:

Elaboração de Plano Aeroviário Nacional, para ordenar os investimentos, de forma a racionalizá-los nos níveis federal, estadual e municipal e estimular a inversão privada; estímulo à construção, exploração e operação de aeródromos pela iniciativa privada; nas autorizações para construção ou ampliação de aeroportos, considerar os investimentos e a situação operacional preexistente na respectiva área de influência, modais complementares, o equilíbrio entre áreas operacionais e áreas de público, segurança das operações, conforto dos usuários e a ocupação do entorno.

Flexibilização das tarifas aeroportuárias, como instrumento de gestão da demanda em relação à capacidade; diferenciação tarifária entre os mercados doméstico, regional e internacional; e incorporação da qualidade dos serviços como critério de categorização dos aeródromos para efeito de fixação de tarifas.

Recomenda à ANAC que apresente Plano Aeroviário Nacional, observada a Política Nacional de Aviação Civil; modelo tarifário para uso da infra-estrutura aeroportuária; definição do limite da capacidade operacional dos aeroportos e proposta de fortalecimento da capacidade técnica da agência.

- Resolução nº 10/2007: Segurança da Aviação Civil Contra Atos Ilícitos

Determina ao Ministério da Defesa que atualize o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil – PNAVSEC.

- Resolução nº 11/2007: Formação e Capacitação

Aprova as seguintes diretrizes:

Estímulo à formação e capacitação, por meio de universidades e colégios técnicos; elaboração de um projeto de Lei de Incentivo à Formação e Capacitação de Recursos Humanos para Aviação Civil; capacitação em língua inglesa, para que os profissionais atinjam os níveis de proficiência estabelecidos em acordos internacionais; repasse de recursos federais para escolas de aviação civil, aeroclubes e clubes de vôo à vela, atendidos padrões mínimos de qualidade e eficiência; certificação das escolas de aviação civil.

- Resolução nº 12/2007: Política Nacional de Aviação Civil

Recomenda ao Ministério da Defesa que formalize projeto de Política Nacional de Aviação Civil – PNAC, abrangendo todos os aspectos do Sistema de Aviação Civil, por meio da Comissão Técnica de Coordenação das Atividades Aéreas – COTAER, considerando que "a expansão do transporte aéreo deve ser promovida pelo incentivo à concorrência no setor, com vistas a aumentar o fluxo de pessoas e de mercadorias e a promover maior integração nacional, devendo considerar o estabelecimento de políticas públicas que permitam a otimização e o desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária e aeronáutica."

- Resolução nº 13/2007: Relatórios do CONAC

Aprova os relatórios do CONAC relativos aos anos de 2004, 2005 e 2006.

- Resolução nº 14/2007: Estudos realizados

Recomenda aos órgãos competentes que apresentem os estudos determinados pela Resolução nº 1/2007.

- Resolução nº 15/2007: Regulação Econômica dos Serviços Públicos de Transporte Aéreo

Recomenda à ANAC que regulamente a prestação adequada do serviço público de transporte aéreo; a capacidade de cada aeroporto brasileiro; o procedimento administrativo de concessão e de autorização para exploração de linhas aéreas; o procedimento de revogação da concessão; e o procedimento para descontinuidade dos serviços, considerando as situações de emergência e de grave risco operacional.

No dia 30 de julho, já sob a presidência do Ministro Nelson Jobim, o CONAC aprovou as seguintes resoluções:

- Resolução nº 16/2007: Transferência das Operações da Aviação Geral do Aeroporto de Congonhas para o Aeroporto de Jundiaí

Determina à ANAC e ao DECEA a transferência imediata da aviação geral de Congonhas para Jundiaí.

- Resolução nº 17/2007: Redistribuição de HOTRAN e transferência de passageiros para Guarulhos e Viracopos

Determina à INFRAERO que reestruture o layout, contrate salas de embarque pré-fabricadas, busque liberar junto ao Poder Judiciário os espaços ocupados por empresas falidas ou em recuperação judicial e elabore projeto de expansão dos terminais de passageiros dos Aeroportos de Guarulhos e Viracopos.

- Resolução nº 18/2007: Malha Aérea e Redistribuição de HOTRAN

Institui Comitê Técnico, composto por ANAC, DECEA e INFRAERO, para "acompanhar e avaliar os estudos da malha aérea e a redistribuição das autorizações de Horários de Transportes – HOTRAN".

IV. AVALIAÇÃO DAS RESOLUÇÕES

As resoluções incorporaram algumas das sugestões apresentadas por esta CPI, em seu segundo relatório parcial. O mais importante é que representam uma retomada pelo Ministério da Defesa de seu papel de formulador de políticas e coordenador dos órgãos e entidades vinculadas à aviação civil.

Destacam-se, nesse sentido, a elaboração de uma Política Nacional de Aviação Civil; a flexibilização das tarifas aeroportuárias, com instrumento de gestão da demanda; o estímulo à exploração de aeroportos pela iniciativa privada; a disponibilização dos recursos arrecadados pelas tarifas para a ANAC e para o

Comando da Aeronáutica e a constituição de um comitê para avaliação das HOTRAN já autorizadas. Igualmente positiva é a preocupação evidenciada com o estímulo à competição entre os prestadores e com a ampliação da oferta de serviços aéreos.

Muitas das medidas, entretanto, apresentam característica concreta e conjuntural, razão pela qual não deveriam ter sido tomadas pelo CONAC, mas pela ANAC. É o caso da proibição de vôos charter e da transferência da aviação geral de Congonhas para Jundiaí, medidas que deveriam ter sido adotadas com base em dados técnicos e respeitados os procedimentos estabelecidos nos arts. 26 e 27 da lei de criação da ANAC, que asseguram a transparência na tomada de decisões. A proibição de conexões em Congonhas incide no mesmo equívoco e ainda viola o art. 48, § 1°, da Lei n° 11.182, de 2005, que criou a ANAC, segundo o qual "fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a *exploração de quaisquer linhas aéreas*, mediante prévio registro na ANAC, observada *exclusivamente* a *capacidade operacional de cada aeroporto* e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC".

No âmbito do atual modelo de regulação do transporte aéreo, não cabe ao poder público determinar as rotas aéreas. Tal decisão é uma prerrogativa das empresas, por ser uma decorrência da livre iniciativa legalmente reconhecida.

O que compete ao poder público, por meio da ANAC, é assegurar que seja respeitada a capacidade operacional de cada Aeroporto. No caso de Congonhas, que operava acima de sua capacidade, a providência a ser tomada era a de reduzir o número de *slots* (horários de pouso e decolagem) autorizados e rever as HOTRAN autorizadas, conforme recomendação do segundo relatório parcial desta CPI, providência que foi posteriormente adotada pela ANAC.

Reduzidos os *slots*, cabe às próprias empresas redefinirem suas malhas aéreas. A proibição de que Congonhas sirva de *hub*, ou seja, ponto de distribuição, poderá reduzir a oferta de assentos e aumentar o preço das passagens, uma vez que pode não haver demanda para que outros aeroportos cumpram esse papel. A simples redução no número de *slots*, por outro lado, já é um poderoso incentivo para que as empresas aéreas promovam a redistribuição de suas linhas, aproveitando aeroportos que tenham capacidade ociosa.

Outro aspecto relevante, no âmbito da presente crise, é a pressão exercida sobre os diretores da ANAC, para que renunciassem a seus cargos. Até o fechamento deste Relatório, quatro diretores já haviam renunciado.

Embora muitos dos diretores da ANAC não preenchessem plenamente os requisitos para o cargo, conforme apontado pelo segundo relatório parcial desta CPI, eles haviam sido regularmente aprovados pelo Senado Federal e ainda tinham a maior parte dos respectivos mandatos a cumprir. Sua substituição por pressão do Ministro da Defesa reduz a credibilidade não apenas da ANAC, mas de todas as demais agências enquanto órgãos de Estado e não de governo.

O funcionamento regular do CONAC, após praticamente quatro anos de inatividade, é um fato auspicioso, que demonstra a disposição do Ministério da Defesa para reassumir as funções de planejamento e coordenação do Sistema Nacional de Aviação Civil.

Algumas das resoluções adotadas após o acidente de Congonhas, se colocadas em prática, serão fundamentais para equacionar os principais problemas do setor aéreo. A ressalva é importante, tendo em vista que as resoluções de 2003 também eram boas, mas nunca foram efetivamente cumpridas.

A atuação direta do conselho na gestão de aeroportos específicos, entretanto, combinada com a pressão pela renúncia de toda a diretoria da ANAC, viola a autonomia da agência e coloca em questão todo o modelo institucional da aviação civil.

Igualmente preocupante é a disposição revelada pelo Ministério da Defesa de moldar a malha aérea brasileira a partir de um plano abstrato, o que representaria o retorno a um modelo intervencionista, incompatível com a liberdade de iniciativa reconhecida às empresas aéreas pela lei de criação da ANAC, que poderá provocar redução da oferta e encarecimento das passagens aéreas.

12) OS PERTENCES DAS VÍTIMAS DO ACIDENTE COM O VÔO 1907 DA GOL

A Associação dos Familiares das Vítimas do Vôo 1907, representada por sua presidente, a Sra. Angelita Marchi, na sessão da CPI do dia 14 de agosto, trouxe questionamentos de familiares a respeito de bens de vítimas da tragédia que teriam desaparecido, nos seguintes termos:

> Vítima: Ricardo Leandro de Sousa. Foi entregue a essa vítima uma bolsa sem nenhum arranhão com o zíper funcionando perfeitamente, em perfeitas condições de estado e dentro dela continha uma máquina, deveria conter uma máquina fotográfica, cabos e cartões de memória da máquina. A bolsa foi entregue em perfeito estado, e a máquina desapareceu. Vítima: Joana Batalhi Inácio. A carteira de identidade e CPF, cartão de crédito desapareceram. E as demais carteirinhas, coisas sem valores foram entregues, estavam juntos. Esta vítima teve nas lojas

Riachuelo uma compra feita 65 dias após o falecimento da vítima, uma compra feita em nome da vítima, onde... a família só teve conhecimento 277 dias após, pela cobrança da loja Riachuelo.

Nós temos aqui a família de Glécio Rodrigues Morais. Os cartões e talões de cheque que ficavam juntos não vieram. A carteira ficava dentro da pasta de notebook. O celular também foi encontrado e ele também sempre ficava dentro da pasta. Por que é que não mandaram a carteira e o restante dos documentos se as carteirinhas foram entregues? Concordaram pela conservação dos documentos que eles tinham sido retirados de dentro dela. O que era estranho mesmo ela não ter parecido nem os demais documentos.

Então, o que aconteceu no caso dessa família foi que eles tinham... Foi informado que foi entregue, que foi encontrada a carteira, talões de cheque e cartões. Porém não foram entregues à família. E o que foi entregue estava em perfeitas condições. [soa a campainha]

Maurício Vasconcelos. Também teve, a sua esposa teve um financiamento feito no nome dela meses após o falecimento.

Carla Guedes. Toda a minha família achou bastante estranha e descabida tal explicação haja vista que tendo a vítima sido encontrada com suas vestes, inclusive com sua carteira de documentos, difícil que o atrito do seu corpo e o ar tenha tirado apenas a aliança de ouro. Ana Caroline, vítima Maria da Graça Bezerra Riele. Foi encontrado o celular de sua mãe no Rio de Janeiro, e devolvido por estranhos. Marco Marinho. Não foi devolvido o cartão do Fundo de Saúde do Exército, a carteira de identidade expedida pelo Exército, cartão do BANCO BRADESCO, cartão de crédito, cartão de débito, talões de cheque. Porém foi devolvida a carteira onde os demais documentos como carteira de identidade médica e título de eleitor estavam dentro.

Anápolis. Marcelo Lopes. Vítima. Só recebemos o crachá da empresa onde ele trabalhava. Não veio RG e CPF nem cartão nem carteira. Foi entregue uma mochila onde a parte de trás estava danificada, mas o bolso da frente onde ele carregava máquina fotográfica não estava danificada e a máquina não estava dentro.

Janice Albuquerque Padilha. Conforme o laudo cadavérico, seu corpo não foi mutilado e não acredito que o atrito do vento tenha tirado o brinco de sua orelha nem o anel de seus dedos.

Felipe Carvalho da Silva. Por ocasião do protocolo identificação dos corpos junto ao IML de Brasília foi nos entregue 75 centavos em moeda e parte do chaveiro que o mesmo portava agarrado à sua calça. O que nos indigna é que o corpo foi encontrado nu, segundo o resgate. Como explicar o fato de haver as moedas e parte do chaveiro junto ao mesmo uma vez que esse material não tinha sua identificação?

Rosane Amorim Gutcha. Recebeu um documento do Ministério Público assinado pela Promotoria da Justiça onde foi dito que dois passaportes estariam sido entregues e apenas um passaporte foi entregue. Apenas um passaporte foi entregue. Assim como outras coisas nós temos a relação do que havia escrito como sendo entregue do que exatamente foi entregue. E para este caso eu gostaria de chamar atenção, ela disse que o marido dela carregava tudo dentro de uma pasta trancada. Nessa pasta estariam todos os documentos, a sua carteira, e dinheiro, uma quantidade em dinheiro assim como documentos importantes da empresa. O passaporte entregue é este. Ele não contém nenhum indício de que ele esteve exposto na mata, não sofreu nenhuma danificação por tempo, por estar lá, por umidade, não tem mau cheiro. O que nos indica que ele realmente deveria estar dentro desta pasta como ela comentou. O CIC também foi entregue juntamente com essa carteira. É uma carteira com fecho onde constam aqui vários saquinhos onde a gente coloca os documentos. Somente o CIC foi

entregue. RG, cartões de crédito, talões de cheque, dinheiro, nada foi entregue juntamente com essa carteira que está em perfeito Estado. O crachá dele foi entregue, temos fotos aqui caso vocês queiram ficar com elas... Isso é preciso devolver à família. Se o senhor quiser dar uma olhada no que foi entregue.

E temos outro relato da vítima de Manaus, uma vítima que morava em Manaus. Trazia em sua bagagem muitas jóias, dinheiro e resultados de economias de uma vida inteira de trabalho. Logo nos primeiros dias entrei em contato Brigadeiro Leite e pedi atenção especial para o caso. Mandamos um e-mail para a Procuradoria da República em Mato Grosso, ao Delegado da Polícia Renato Sayão e a Aeronáutica e a GOL. A Procuradoria informou que o caso ainda não tinha chegado àquele órgão e que procurássemos a polícia. A GOL alegava que não podia fazer nada porque estava tudo em custódia da Aeronáutica. A Aeronáutica dizia que os pertences estavam na base aérea por questões de logística, pois a responsabilidade era da Polícia Federal. Todos se recusavam a dar uma resposta por escrito. Até que falamos por telefone com o Delegado Renato Sayão que respondeu via fax por intermédio do Ofício 708/2006 de 17 de novembro de 2006 dizendo que em apertada síntese que a responsabilidade pela devolução dos bens era da GOL e que a polícia não fazia nenhuma objeção visto que não serviriam para a investigação dos fatos. Ao final disse que idêntico ofício foi encaminhado à base aérea de Caximbo e à GOL. Passados alguns dias recebemos pelo Correio telefone celular da minha filha funcionando. Recebi a bagagem de mão com vários documentos, dinheiro, cheques de terceiros, cartões de crédito. Mas faltavam documentos pessoais dela e do meu neto. RG, CPF e certidão de nascimento. O Dr. Diaulas respondeu que a bolsa tinha sido remetida depois diretamente de Mato Grosso, por isso não tinha sido catalogada. Pedi que oficiasse os órgãos para que investigassem. Ele disse que o trabalho dele terminava ali.

O Brigadeiro Jorge Kersul Filho, Chefe do CENIPA, defendou toda a equipe de militares envolvidos no resgate dos corpos, e negou que, dadas todas as dificuldades enfrentadas, esses profissionais retirariam, de forma criminosa, bens das vítimas.

Dada a queda vertical da aeronave de cerca de 10.300 metros, a forte fricção do ar deixou a maior parte dos corpos sem roupas. Próteses de silicione chegaram a explodir e a sair dos corpos das mulheres que as usavam. A pressão atmosférica **pode** ter retirado vários bens, como anéis, colares, brincos etc., do

corpo de seus possuidores. Além disso, a aeronave se partiu em vários pedaços durante a queda, o que pode ter jogado vários bens a distâncias expressivas do local principal de colisão.

O Promotor de Justiça do Ministério Público do Distrito Federal Diaulas Costa Ribeiro, **responsável** pela devolução de todos os pertences das vítimas do acidente com o vôo 1907 da GOL e responsável pelo controle externo das atividades do IML do Distrito Federal, fez uma explanação precisa e objetiva sobre o tema, que esta CPI considerou suficiente e satisfatória.

> **SR. DIAULAS COSTA RIBEIRO:** (...) Então encerramos o processo, **nós não temos reclamações das famílias**, pode haver algum desentendimento, é possível que tenha havido, pode ter havido algum pequeno erro nosso, é possível que tenha havido. Mas quando eu mandei a carta para as famílias, e aqui eu já leio e termino, eu fiz questão de dizer o seguinte. "O Ministério Público conta com a compreensão de todos os familiares. Tudo será feito para que este processo tenha a melhor condução e solução possíveis, no interesse sempre de memória e das famílias das vítimas".
>
> Recentemente fui surpreendido por uma matéria publicada no Estado de São Paulo dando notícia desse desgosto de alguns familiares que trazem dois episódios envolvendo a mesma família. Um episódio envolvendo um celular que teria ligado no Rio de Janeiro e um episódio de que um documento teria sido usado para comprar um carro lá em Taguatinga, e financiado num Banco local. Pois bem, diante dessa informação a matéria jornalística dizia que a família deduzia que o documento clonado para fazer a carteira de identidade lá em Taguatinga teria sido a carteira de motorista porque era o único documento, o documento de Taguatinga, os únicos dados verdadeiros da falsificação são os

dados que tem a carteira de motorista. Os dados que não contém a carteira de motorista estão errados no documento falso. Então, o nome do pai e da mãe está certo, a data de nascimento está certo, mas o local de nascimento está errado, que não é um dado de carteira de motorista. Então a família concluiu que o documento teria sido baseado na carteira de motorista.

Pois bem, eu naturalmente fiquei preocupado porque a acusação é genérica e eu tinha preocupações em esclarecer esse assunto. Mandei levantar o que é que nós entregamos para esta família que aparecia vítima de um golpe do celular e de um financiamento em Taguatinga. O celular não é nada comigo. O episódio se dá 10 dias depois, segundo a família, não tem prova disso, a família diz que é 10 dias depois do episódio antes da identificação do corpo. O corpo foi liberado e, salvo engano, cremado no dia 14, ou sepultado no dia 14 de outubro. Está muito longe de mim. Eu estou 60 dias depois. Então a questão do celular não é assunto da minha atribuição. Mas a questão do documento havia uma suspeita de que teria sido usado uma carteira de motorista. Eu pego a lista dos documentos que eu devolvi a esta família, e lá encontro que devolvi para elas um tênis identificado pelo companheiro como sendo dela. E também que havia devolvido uma carteira de motorista, que havia devolvido além da carteira de motorista havia devolvido cartões de crédito e outros documentos pessoais desta passageira. Assim que eu tomo pé disso, é feito um contato deles comigo, ou de nosso com eles, a quem ligou primeiro é de pouca relevância... Mas eu devolvi para eles uma Carteira Nacional de Habilitação, um cartão da CACI, um cartão Master Card, Credicard e TAM Fidelidade, a cédula de identidade da UMESB. Era assim um perito fazia esta relação, este termo de devolução, e um outro perito nosso fazia a conferência antes de lacrar o envelope. Então tem um termo assinado por dois peritos nossos. Um perito da Polícia Civil requisitado para esse episódio e

perito dentista do Ministério Público que deixou de ser dentista e virou empacotador.

Bem, eu tenho o AR enviado para a família e tem o recibo de que o meu envelope com esses documentos foram entregues. E eu tenho o e-mail encaminhando as cinzas dizendo, encaminhamos hoje e tal. Eu fui às famílias de Brasília, as primeiras que tinha documentos, eu fui pessoalmente entregar. Todo dia das quatro e meia da tarde eu saía de porta em porta entregando, para sentir o drama, criaram alguma simpatia, alguma aproximação. Esta família eu fui pessoalmente. E não estavam em casa e eu então mandei pelo CORREIO, SEDEX, com recibo. Pois bem. Entramos em contato com o familiar, que é o viúvo, e ele nos esclareceu que não tinha conferido se o tênis era o verdadeiro ou não, se era o próprio porque não tenho coragem de abrir a caixa de tênis. Eu disse: O senhor abriu o outro envelope que foi com as cinzas? Ele disse: Não, o envelope está em casa, está escrito "cinzas", e eu não abri. Daí eu disse, naquele envelope tem outro envelope dentro. As cinzas e esses documentos. O senhor tem que abrir o envelope. E ele foi em casa, abriu e estava lá de fato.

Bem, eu mandei abrir inquérito. O inquérito está na 12ª Delegacia de Taguatinga, porque o Banco é lá, a investigação não vai ser tratada na frente de nenhuma prioridade porque eu não posso furar a ordem só porque este caso está na mídia, não posso fazer isso. Ela vai cumprir um rito normal. Estive ontem, já fui duas vezes com o Delegado, e ontem eu recebi o telefonema do Senador Demóstenes eu fui lá para trazer a informação, o inquérito está instaurado por requisição minha, já foram ouvidas as duas órfãs filhas da vítima e uma delas traz uma informação importante e nós já tínhamos visto isso. Ou seja, o nome da falecida está escrito errado no documento que foi falsificado. Mas na lista telefônica esse nome dela também aparece grafado errado como o do falso. A própria filha, nós já tínhamos essa informação. Então estamos

aqui investigando, mas carteira de motorista não foi. Porque eu devolvi à família. (...)

Não aceitei tratar com a associação. O Jorge André que presidia a associação me pediu uma audiência, eu não dei audiência, não falava com a associação, ele pressionou eu disse que não aceitava, que eu só falava com as famílias na hora certa. Eu estava com a vida de cabeça para baixo e eu não vou fico reunindo com associação para tratar de temas que ela não representa. Por que razão? Porque a associação de então na verdade era um grupo de pessoas que se reuniam com o objetivo comum. Mas não era uma associação legalmente constituída. Ela não tinha estatuto, não tinha nada. Um grupo de amigos vítimas, quer dizer, vítimas que se tornaram amigos, resolveu criar um grupo que se apresenta formalmente como associação. Mas que não tem representatividade. E eu recebi vários telefonemas de famílias que não aceitavam que eu tratasse com a associação. Então eu me recusei a tratar com a associação. Mas no final depois de embate muito duro entre mim e ele eu acabei recebendo e tivemos um bom diálogo. E foi até bastante agradável a ajuda e a aproximação. A partir daí não falei mais com o Jorge André, passei a falar com a Dª. Neuza Machado, com quem tive momentos de total educação e carinho e respeito, tratei com a Salma Sad, que é tia do Atila, que é tia dele, impecável, e as famílias que me procuraram sempre eu tenho dezenas de e-mails agradecendo o carinho e o respeito que foi tomado. **Agora, se há reclamações quanto ao Ministério Público, o Ministério Público sempre será reclamado. Agora, o processo encerrou sem um episódio.** (...)

Resumindo e concluindo, este foi o trabalho do Ministério Público, está tudo documentado peça por peça, e nós temos mais de 10 mil fotografias da hora em que o corpo apontava no helicóptero num saco preto próprio para despojos, até a hora que

ele é entregue para a família aqui em Brasília, está fotografado. Então os médicos fotografaram etapa por etapa. Eu fotografei pessoalmente a minha etapa. E as fotografias passam de 10 mil. Ou seja, é possível que alguma coisa não tenha sido encontrada? A gente perde coisa dentro da casa da gente. **Portanto é ir lá ver em que condições foi feito o resgate. É preciso ver. Agora, é possível que tenha havido alguma... Abandonado coisas na mata? Alguns jornais foram lá depois e muita coisa está lá ainda. Achou placa de computador, que a carga era muito grande, nós recuperamos mais de 600. Mas era mais de mil.**

Então, tudo isso é possível. Agora, a parte que cabe ao Ministério Público falar, é: o que eu recebi da Aeronáutica me foi entregue, feito com mão de homem, de militar dedicado que relacionou item por item. **O que eu recebi da Aeronáutica eu devolvi.** O que eu não devolvi para as famílias, devolvi para as creches, para as entidades, etc.

(...) Nós temos ainda para devolver 2.750 euros, temos 370 moedas da China e algumas moedinhas brasileiras, 2,50 em moedas brasileiras. Tudo documentado. Temos para devolver um telefone celular que tem o chip que eu tentei de todas as formas descobrir porque nós íamos às companhias com os telefones celulares, e as companhias tiravam o chip e descobriam de quem era. E nos dava o nome e nós mandávamos o telefone. Agora tem um que ninguém conseguiu identificar. Agora parece que vamos dar um jeito de identificá-lo. O chip está travado, não conseguiu abrir o chip, mas estamos numa última tentativa de identificar porque esse telefone celular provavelmente deve estar em condições de uso. (...) [g.n]

13) RESPONSABILIDADE CIVIL E INDENIZAÇÃO

Em atenção à família das vítimas dos dois trágicos acidentes aéreos que foram tema dos relatórios desta CPI, resolvo colacionar algumas questões importantes sobre indenização por responsabilidade civil.

No dia 31 de agosto, a Gol foi condenada em primeira instância, pela 48ª Vara Cível do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, a pagar uma indenização de mais de R$ 2 milhões por danos morais e materiais à família de uma das vítimas. O valor da indenização foi calculado a partir dos salários que a vítima, de 21 anos, receberia até quando completasse 72 anos de idade. Até os 25 anos, o pensionamento a título de dano material equivaleria a 2/3 do salário da vítima. A partir dessa data, até os 72 anos, a 1/3 do salário.

No início de setembro, a TAM pagou a primeira indenização à família de uma das 199 vítimas do acidente com o vôo 3054. O dinheiro, segundo a imprensa, teria sido depositado na conta da família de um dos sete funcionários da TAM Express mortos na tragédia. O valor teria ficado na casa dos R$ 600 mil. Diferentemente da primeira, essa indenização é fruto de acordo extrajudicial.

O acidente com o avião da GOL, ocorrido em 29/09/2006, evidenciou a necessidade de reformulação da legislação referente à assistência às vítimas de acidentes aeronáuticos e respectivos familiares, em especial quanto aos seguintes aspectos:

a) provisão de assistência médica e psicológica aos familiares das vítimas (incluindo-se nesse rol, cônjuge sobrevivente e parentes até o segundo grau) pelo período que se fizer necessário, o qual será aferido caso a caso. A Portaria 706/DGAG, de 22/07/2005, expedida pelo Diretor-Geral do extinto Departamento de Aviação Civil (DAC) do Ministério da Defesa, prevê a assistência médica e

psicológica aos familiares das vítimas e sobreviventes apenas enquanto no Centro de Assistência Familiar;

b) atualização do valor do Seguro-Reta (Seguro Civil de Explorador ou Transportador Aéreo), previsto pelo art. 281 do Código de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986), e estabelecido na norma RBHA (Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica) nº 47, do extinto DAC, em acordo com o Instituto de Resseguro do Brasil (IRB), por meio do comunicado DECAT 001, de 23.01.1995. O valor está extremamente defasado, em razão da ausência de correção nos últimos dez anos e corresponde, atualmente, a R$ 14.223,64 por passageiro e R$ 609,59 por bagagem.

Independentemente desses limites legais, as famílias lesadas podem buscar por indenização diretamente no Poder Judiciário. Sequer precisam esperar pela boa vontade das empresas aéreas. Trata-se de **responsabilidade civil objetiva**, que independente de aferição de culpa e independe da responsabilidade penal. Quando da liquidação da sentença judicial, os valores referidos nas alíneas acima serão devidamente deduzidos.

O art. 948 do Código Civil estabelece o seguinte:

> Art. 948. No caso de homicídio, a indenização consiste, sem excluir outras reparações:
>
> I - no pagamento das despesas com o tratamento da vítima, seu funeral e o luto da família;
>
> II - na prestação de alimentos às pessoas a quem o morto os devia, levando-se em conta a duração provável da vida da vítima.

Como os tribunais têm decidido sobre os danos materiais nos casos de homicídio? Além dos prejuízos citados no art. 948, a jurisprudência tem incluído: verbas para jazigo, dano moral, 13º salário, horas extras habituais, adicional férias etc. Há divergências jurisprudenciais sobre o pagamento do 13º e do adicional de férias quando a vítima era trabalhador autônomo.

No caso de morte de chefe de família, a pensão alimentícia é devida ao cônjuge restante e ao(s) filho(s) incapaz(es) durante o tempo de vida provável do morto. O STJ tem adotado a idade de 65 anos como expectativa de vida desde 1994, com base nas estatísticas do IBGE. Alguns julgados já têm atualizado esse valor. O IBGE, no levantamento de 2006, definiu a expectativa média do brasileiro em 71,9 anos (*Indicadores Sociais 2006*). Se a vítima tinha mais do que a idade limite, tem-se dado sobrevida de 5 anos.

Os filhos recebem a pensão até os 25 anos (data de aniversário de 25 anos), presumindo-se que, a partir de tal idade, constituiriam nova família e, portanto, não mais dependeriam da ajudar alimentar dos pais, podendo vir a perder a pensão os que se casarem antes dessa idade. A jurisprudência só tem admitido a continuidade do pensionamento para maiores de 25 anos quando forem portadores de deficiência física ou mental que os impossibilitem de prover o próprio sustento.

Nas indenizações por homicídio, o cálculo geral tem sido de 2/3 da renda auferida pelo morto, presumindo-se que ele gastaria 1/3 com necessidades pessoais. Dado o caráter alimentar da pensão, a súmula 490 do STF recomenda a transformação do valor (líquido) em salários mínimos. Se o morto não possuía rendimento fixo, a jurisprudência tem adotado o ganho presumível de um salário mínimo.

No caso de morte de filho menor, a Súmula 491 do STF já firmou entendimento de que, mesmo que o menor não tivesse renda, os danos materiais são devidos. O fundamento é o art. 229 da Constituição Federal. Assim, tem-se decido por pensões correspondentes a 2/3 dos ganhos do menor (ou um salário mínimo, se não havia renda) até quando completaria 25 anos. Dependendo do caso, pode ser aplicada a sobrevida de 5 anos. Se tratar-se de família de poucos recursos, a jurisprudência tem pressuposto a continuidade da ajuda à família, mesmo após a formação de nova família aos 25 anos. Assim, tem-se adotado a seguinte fórmula geral: 2/3 da renda até 25 anos e 1/3 até os 65 anos. Foi o que aconteceu na recente ação judicial em favor dos familiares de uma das vítimas do vôo 1907 da GOL.

Com relação ao marco temporal inicial da pensão, o STJ tem adotado os 14 anos, idade em que a Constituição autoriza o contrato de trabalho para o menor, como aprendiz – art. 7º, XXXIII. Cabível ainda o pagamento de 13º.

De uma forma geral, as decisões do STJ têm sido seguidas pelos tribunais federais regionais e pelos tribunais estaduais.

Além do dano material, ainda há o dano moral. No caso do dano moral, não há uma forma de cálculo padronizada, dada a sua fluidez. Não obstante, o STJ tem aceitado indenizações por danos morais entre 200 e 500 salários mínimos (média dos julgados). Os danos morais e materiais são acumuláveis (Súmula 37 do STJ).

14) IRREGULARIDADES NA INFRAERO: OBRAS DE AEROPORTOS

Esta parte do Relatório é dedicada a sistematizar as principais irregularidades apontadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e pelo Ministério Público Federal (MPF) em certames licitatórios de obras e de serviços de engenharia promovidos pela INFRAERO, assim como na execução dos respectivos contratos.

Com a certeza de que o TCU e o MPF continuarão os trabalhos já em trâmite, bem como da inviabilidade de se esgotar o assunto neste Relatório, apresentarei o cenário que chegou ao conhecimento da Comissão Parlamentar, pontuando as informações mais relevantes, com o intuito de contribuir com aqueles dois órgãos, quando possível, com novos dados obtidos ao longo dos trabalhos.

A sistemática escolhida foi a de utilizar os achados relativos ao Aeroporto Santos Dumont (RJ) como a base para a apresentação das irregularidades que se mostram recorrentes nas obras de vários aeroportos. A análise dos demais será mais concisa, sem, contudo, significar menos relevantes os achados que lhes são atinentes.

Mesmo antes de tratar individualmente dos achados, devo informar ao leitor que ele constatará a evidente influência dos interesses dos contratados nas avenças em que a INFRAERO firma. Sem uma explicação plausível, as alterações contratuais e cláusulas contestadas, irremediavelmente, pendem a favor das empreiteiras e dos prestadores de serviços, e sempre porque "a lei não veda".

I. AEROPORTO SANTOS DUMONT – RIO DE JANEIRO (RJ)

No processo TC 009.571/2006-0[2], o TCU aponta uma série de indícios de irregularidades na licitação e na execução de contratos. Convém frisar que ainda não há decisão final de mérito no feito, mas, a meu ver, as impropriedades evidenciam a prevalência dos interesses das contratadas. O TCU afirma, ainda, que "grande parte dos problemas aqui detectados foram também abordados por equipes de auditoria quando da fiscalização das obras de outros aeroportos. Sendo assim, não são restritas ao caso em questão e encontram-se disseminadas nos procedimentos adotados pela INFRAERO para contratação de empresas executoras de obras".

Na concorrência 005-DAAG-SBRJ-2003, que resultou no contrato 052-EG/2004/0062, o órgão de contas apresenta a irregularidade, de serem feitas **"exigências desarrazoadas para habilitação técnica, com inclusão de itens de valor inexpressivo em relação ao orçamento e de quantitativos considerados excessivos"**, simultaneamente com a **"exclusão posterior de serviços que serviram de base para a pontuação na fase de pré-qualificação"**.

Claramente, de forma artificial, provocou-se ausência de competição, o que propiciou ambiente favorável ao direcionamento do procedimento licitatório. Nas palavras da equipe de fiscalização:

> A análise dos itens exigidos para qualificação profissional e operacional, explicitados no subitem 5.5, letras "c" e "d" do Edital de Pré-qualificação, permitiu a constatação de infrações legais nesta fase. A primeira delas diz respeito à imposição de quantitativos excessivos para comprovação da capacidade técnico-operacional. Com o intuito de aprofundar a análise da questão, foi

[2] Relatório Completo do Levantamento de Auditoria/2006, emitido pela 3ª Secretaria de Controle Externo do TCU (SECEX-3), que fiscalizou o Plano de Trabalho (PT) nº 26781063 11F540033, do Orçamento de 2006.

elaborado um quadro comparativo entre as seguintes quantidades: as exigidas no item 1.1 do edital de pré-qualificação, as definidas como características de cada serviço pela INFRAERO (Anexo 1, fls. 15/17), as levantadas no Orçamento de Referência elaborado pela INFRAERO e as acumuladas até 3º Termo Aditivo (Anexo 1, volume 2, fls. 306/307).

Inicialmente, a observação que se faz é relativa à presença de disparidades entre os quantitativos definidos como característicos dos serviços no item 1.1 do edital e aqueles levantados no Orçamento de Referência. As principais desigualdades constatadas foram nos seguintes serviços: revestimento de piso em granito, cobertura em telhas metálicas com isolamento termo-acústico e impermeabilização com manta asfáltica ou elastômero sintético, cuja caracterização identifica, respectivamente, a execução de 30.212,00 m2, 22.470m2 e 6.070,00 m2, mas com previsão de 23.878,31 m2, 18.490,00m2 e 10.204,00m2 no orçamento. Como na Fase I as concorrentes não tinham acesso às informações contidas na planilha orçamentária, tiveram uma descrição distorcida do objeto da licitação, o que demonstra o risco de ocorrer manipulação de informações quando não são disponibilizados importantes dados aos licitantes durante a sua habilitação. Além disso, indica um descompasso entre projeto básico e licitação.

Outra importante verificação que se pode extrair do quadro comparativo diz respeito à relação que se estabelece entre os quantitativos exigidos para qualificar as empresas e aqueles levantados no Orçamento de Referência da INFRAERO (vide coluna Representatividade das Quantidades Mínimas Exigidas – em relação às qtdes. orçam. Referência às fls. 306/307 do volume 2 do Anexo 1). O que se pode perceber é que foram estipuladas quantidades desarrazoadas em relação ao que realmente será executado (há variação de 11,11% até 143%). Além disso, foi

possível identificar exigências excessivas, onde o quantitativo a ser comprovado tinha elevada representatividade em relação ao que seria executado, como nos casos dos serviços "instalação de forro metálico" e "revestimento em cerâmicas/pastilhas" que atingiram, respectivamente, percentuais de 73,66% e 67,28%. O pior caso verifica-se no item "pavimentação em concreto betuminoso usinado a quente (CBUQ)", em que o exigido extrapolou o quantitativo a ser executado em obra. Enquanto na planilha estava estimada a execução de 2.367,02 m3, o edital solicitava experiência anterior de 3.390 m3, o que representa um acréscimo de 43,22% sobre o valor de referência no orçamento.

Por último, a situação se agrava quando se compara os quantitativos exigidos na pré-qualificação e os que serão realmente executados, segundo informações constantes da planilha do 3º Termo Aditivo, que já apresenta a existência de alterações significativas nos serviços que tiveram que ser comprovados na habilitação. A coluna "Representatividade em relação às qtdes. após TA3" do quadro comparativo descreve essa relação em termos percentuais (Anexo 1, volume 2, fls. 306/307). Quanto mais o valor se aproxima de 100% significa que o quantitativo cuja comprovação por parte das licitantes foi exigido está mais próximo do que será efetivamente executado em obra. Quando o valor ultrapassa os 100% já se verifica que o quantitativo a ser executado foi superado pelo que teve sua comprovação exigida. Assim, os casos mais graves detectados em relação a este problema são: impermeabilização com manta asfáltica ou elastômero sintético, fundação em estacas escavadas tipo raiz e/ou tubulões e/ou estacas escavadas, em concreto, com capacidade de carga vertical mínima de 50 ton, com diâmetro d>=0,20m, divisórias/septos de gesso acartonado ("dry-wall" ou similar), pavimentação em concreto betuminoso usinado a quente (CBUQ), cobertura em telhas metálicas com isolamento termo-

> acústico e pavimento em placas de concreto-cimento-Portland, não armada, com fctm > 4,5 Mpa (resistência do concreto a tração na flexão) que apresentam, respectivamente, os percentuais de 82,58%, 91,84%, 98,25%, 111,45%, 114,24% e 198,45%.
>
> Destaca-se ainda serviços que, apesar de terem sido exigidas suas comprovações na fase de qualificação, tiveram sua execução excluída do escopo dos trabalhos: fundação em estacas pré-moldadas e/ou tubulões e/ou estacas escavadas, em concreto, com capacidade nominal de carga mínima de 100 ton, com diâmetro d>=0,42m, que foi substituído por outro tipo de fundação com tecnologia e dimensões diferentes, e o sistema integrado de informações de vôos (SIV) que foi substituído pelo SIIV da INFRAERO (Anexo 1, volume 1, fls. 177 e 181). A eliminação de serviços que serviram de base à pontuação na préqualificação é uma irregularidade grave, já que o item exigido, além de possibilitar a desqualificação de concorrentes, pode ter permitido a desistência de empresas do certame por não conseguirem atender a essa exigência.
>
> Assim, a conclusão a que se chega diante de todo o exposto é que as exigências feitas às concorrentes foram excessivas. Aliado a isso, as alterações posteriores que permitiram a retirada de itens pontuados na pré-qualificação acabaram por descaracterizar parte desta fase da licitação, tornando-a inaceitável do ponto de vista legal. O conjunto de informações abordadas nesta irregularidade permite constatar a infração a alguns dispositivos legais, a saber: art. 37, inciso XXI da Constituição Federal, art. 3°, inclusive seu §1°, inciso I e art. 30, §1°, inciso I da Lei 8.666/93.

Nas oitivas realizadas com os ex-diretores da INFRAERO, em especial na da Sra. Eleuza Therezinha, há uma clara tentativa de desqualificar a qualidade do trabalho do TCU, com a alegação de que os servidores que assinam os trabalhos não são especialistas em obras aeroportuárias. De plano, afasto a

tentativa para esta e para outras oportunidades. Com a inegável *expertise* que possuem, os analistas do Tribunal têm plenas condições de formar juízo crítico sobre os atos praticados, pois se debruçaram sobre documentos produzidos pela INFRAERO e pelas empresas contratadas. O trecho anteriormente transcrito corrobora minha convicção. Na hipótese, apesar de a irregularidade conduzir à nulidade da licitação, a equipe de analistas só não recomendou a sua paralisação em razão do estágio avançado da obra, com cerca de 50% dos serviços já executados.

Ainda no âmbito da concorrência 005-DAAG-SBRJ-2003, a Corte de Contas alertou para que **o desconhecimento dos critérios de julgamento das propostas, quando da realização da pré-qualificação, violou o princípio da publicidade**:

> Quando foi publicado o primeiro edital, referente à fase de pré-qualificação, a forma de apresentação das propostas e os critérios de julgamento a serem adotados na fase II ainda não haviam sido aprovados. O julgamento da fase I deu-se em 15/12/2003 e a aprovação do edital da fase II foi em 13/05/2004 (Anexo 1, fls. 46 e 109).
>
> Como se pode perceber, as interessadas em participar do certame não tiveram acesso a importantes informações relativas aos critérios adotados para seleção da melhor proposta, transformando em letra morta o princípio constitucional da publicidade - art.37, caput - e desrespeitando os comandos contidos na Lei 8.666/93 em seu artigo 44, §1°, que veda a utilização de qualquer elemento, critério ou fator sigiloso, secreto, subjetivo ou reservado que possa ainda que indiretamente elidir o princípio da igualdade entre os licitantes, e no artigo 40, inciso VII, que exige a presença, no edital, dos critérios para julgamento, com disposições claras e parâmetros objetivos.

Além disso, não tiveram oportunidade de conhecer mais detalhadamente as características do objeto, pois tanto o memorial descritivo como o projeto básico e as planilhas estimativas de orçamento somente foram disponibilizados aos que haviam sido pré-qualificados APÓS a primeira fase. É o que comprova a leitura do subitem 1.3 do Edital de Pré-qualificação e os tópicos que fizeram parte do Edital da Fase II: 7. Forma de apresentação das Propostas, 10. Avaliação e pontuação das Propostas Técnicas, 11. Avaliação e pontuação das Propostas de Preços, 12. Julgamento das Propostas, 15. Obrigações da Licitante adjudicatária, Anexo II. Critério de pontuação da Proposta Técnica, Anexo X. Planilhas de Serviços e Preços, Anexo XIV. Especificações técnicas, Anexo XV. Relação de documentos técnicos, Anexo XVI.

Desenhos, etc. Todos eles dizem respeito aos detalhes de procedimentos a serem adotados para apresentação de propostas e julgamento da licitação.

Portanto, diante de todo o exposto, fica evidente a ausência tanto de clareza das disposições norteadoras do julgamento do certame como do conhecimento do próprio objeto a ser licitado. Esse quadro abre caminho para uma ocorrência de significativa gravidade, que desconsidera por completo o princípio da impessoalidade da administração pública (art. 37, caput da Constituição Federal): o direcionamento da licitação por meio do favorecimento de empresas. Estabelecer pontuações somente após o conhecimento das concorrentes que conseguiram ser pré-qualificadas permite a definição de pesos e valores maiores aos itens que melhor se encaixem no perfil da empresa ou consórcio que se quer ver vencedor.

Esclarecimentos Adicionais:

Manifestação do Órgão/Entidade: Relativamente à presente irregularidade, a INFRAERO apresentou excerto de parecer

jurídico, utilizado em caso análogo no TC-008.884/2006-0 (auditoria no aeroporto de Macapá), que argumenta em síntese que:

a) o critério de julgamento das propostas técnicas constou no subitem 9.9 do edital da fase I;

b) nenhum interessado desistiu de participar da licitação sob a alegação de desconhecimento de detalhes relativos ao critério de julgamento;

c) o critério de avaliação técnica é necessariamente subjetivo.

A empresa acrescenta, por fim, que os procedimentos gerais de julgamento da fase II da concorrência constam do item 9.8 do edital de pré-qualificação.

Avaliação Preliminar: De fato, o item 9.9 (e não 9.8) do edital de pré-qualificação apresenta esclarecimentos gerais sobre a fase de julgamento das propostas, mencionando os itens técnicos a serem avaliados bem como os pesos da notas técnica (60%) e de preços (40%) na nota final (anexo 1, fl. 39).

Mas o detalhamento dos critérios de pontuação e julgamento somente foi estabelecido na fase II da licitação (itens 10, 11 e 12 do edital, anexo 1, fls. 65/69). Assim, as empresas que participaram da pré-qualificação desconheciam o critério de julgamento a ser futuramente utilizado para as propostas técnicas e de preços. Vale lembrar que a Lei n.º 8.666/93 estabelece que o critério de julgamento deve ter disposições claras e parâmetros objetivos (art. 40, inciso VII).

Não pode ser acolhida a alegação de que, em licitações anteriores, nenhum interessado deixou de participar alegando falta de conhecimento de detalhes relativos à pontuação, pois não se sabe quantas empresas podem ter desistido da licitação por desconhecer os critérios a serem utilizados.

A crítica da equipe de auditoria centrou-se no fato de que os critérios de pontuação somente foram estabelecidos na fase II,

quando já eram conhecidos os licitantes pré-qualificados, ensejando a possibilidade de direcionamento da licitação, ou seja, o estabelecimento de critérios que viessem a beneficiar determinado licitante. Cabe ressaltar que a pontuação estipulada para os itens técnicos não é uniforme para todos os editais da INFRAERO, variando conforme a licitação. Outrossim, a equipe apontou que as empresas licitantes não tiveram conhecimento, durante a fase de pré-qualificação, de detalhes do objeto licitado. Tais fatos, conforme relatado, teriam contrariado os princípios da publicidade e da impessoalidade (art. 37, caput, da Constituição Federal; art. 3.°, caput, da Lei n.° 8.666/93).

Verifica-se, todavia, que o instituto da pré-qualificação não se encontra suficientemente detalhado na legislação (art. 114 da Lei n.° 8.666/93), havendo inclusive divergências doutrinárias quanto a sua natureza (se faz parte ou não da licitação).

No que concerne aos critérios de julgamento, parece-nos indispensável sua previsão detalhada no edital de pré-qualificação, com vistas a evitar o posterior direcionamento da licitação.

Quanto ao detalhamento do objeto licitado, porém, há precedente no TCU preconizando a desnecessidade de explicitação, durante a fase de pré-qualificação, de detalhes do projeto a ser executado (Decisão n.° 876/2000-TCU-Plenário).

Considerando o caráter polêmico do assunto, parece-nos conveniente alterar o grau do presente indício de irregularidade, retirando-o do rol das irregularidades graves, sem prejuízo de que seja determinado à INFRAERO que divulgue, nos próximos editais de pré-qualificação, os critérios de julgamento, tanto no que se refere à técnica quanto ao preço, de forma detalhada, clara e objetiva, em observância aos princípios da publicidade e da impessoalidade (art. 37 da Constituição Federal e arts. 3.°, caput, e 40, VII, da Lei n.° 8.666/93).

Verifica-se que lacuna existente na lei impede que o TCU confirme como irregularidade a circunstância de as empresas participarem da pré-qualificação desconhecendo o critério de julgamento a ser futuramente utilizado para as propostas técnicas e de preços. Todavia, na qualidade de Relator desta CPI, vejo-me obrigado a externar a indignação que sinto em todas as oportunidades em que os mesmos responsáveis nos processos perante o TCU vêm às oitivas promovidas pela Comissão defender desmandos ou atitudes claramente lesivas ao interesse público, com a simples alegação de que "a lei não veda" fazer isso ou aquilo.

Antes de continuar a análise dos achados da Corte de Contas, considero essencial lembrar que a lei não veda muitas atitudes que nunca seriam sequer pensadas em nossas vidas privadas, em nossa casa ou em negócios próprios. Mas se enganam os que afirmam não haver vedação no ordenamento jurídico. Os princípios da prevalência do interesse público, da moralidade, da publicidade e da impessoalidade estão na Carta da República e são de observância obrigatória por todo administrador público.

Diante do que o TCU levantou, vejo-me instado, ainda, a comentar, especificamente, a pré-qualificação. Trata-se de um instrumento legítimo e que deve ser usado pela Administração, mas somente quando de boa-fé. O que se vê na INFRAERO é a sua utilização como etapa propositadamente difícil demais de ser ultrapassada pela maioria dos potenciais concorrentes, o que afasta várias empresas da competição. Constatou-se evidente desvirtuamento dos fins da pré-qualificação na INFRAERO. Longe de ser usada de boa-fé, a pré-qualificação tem servido como um instrumento de violação dos princípios do interesse público, da isonomia, da impessoalidade, da moralidade e do próprio princípio licitatório, pelo

ataque frontal a um de seus corolários: o da obtenção da proposta mais vantajosa **para a Administração**.

É imperiosa a remissão ao Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 32, de 2007 (PL nº 7.709/2007, na origem), de iniciativa do Poder Executivo, que altera a Lei de Licitações e Contratos (Lei nº 8.666, de 1993), em discussão nesta Casa, sob a relatoria do nobre Senador Eduardo Suplicy.

A inversão das fases de habilitação e de abertura de envelopes com as propostas é um dos pontos fortes do referido projeto de lei, ainda que sua adoção não seja obrigatória, ficando ao talante do administrador. Observo que sem a inversão há necessidade de se avaliar a documentação ofertada por todos os concorrentes. Com a inversão, somente a documentação do licitante vencedor é submetida a análise.

No procedimento licitatório os envelopes com os documentos para habilitação e os que contêm as propostas são entregues no mesmo momento. Suas aberturas, porém, ocorrem em momentos distintos. Ou seja, não há como mudar a proposta quando se percebe que há poucos ou até nenhum outro concorrente habilitado, mas somente são abertas as propostas dos que ultrapassarem a fase de habilitação.

Em uma das sessões desta CPI, técnicos do TCU foram enfáticos em afirmar que essa inversão de fases é extremamente benéfica para o certame licitatório, seja pela maior celeridade que confere ao procedimento, seja por tornar virtualmente desnecessária a fase de pré-qualificação.

Explico o último ponto: nas licitações de maior porte, a pré-qualificação é utilizada como um filtro para que somente empresas realmente em

condições de cumprir as exigências do edital e de atender ao objeto licitado participem das demais fases. Isso porque a habilitação é uma fase muito trabalhosa e a que mais está sujeita a contestações administrativas e judiciais. Como atualmente ela é prévia à abertura das propostas, é necessário analisar a documentação apresentada por todos os licitantes. Naturalmente, é bem maior a chance de haver recursos administrativos e demandas junto ao Judiciário, que podem acarretar atrasos significativos ao procedimento. Sendo assim, quanto menos concorrentes, menor será o tempo despendido nessa fase.

Percebe-se o quanto a pré-qualificação é benéfica para a atual licitação, quando o administrador a utiliza corretamente. Como toda moeda tem dois lados, a face obscura da pré-qualificação está em quando ela é usada para eliminar concorrentes "indesejados". Como afirmei anteriormente, a pré-qualificação deve ser usada como um filtro, mas um filtro grosso. O uso correto da pré-qualificação não é como um filtro fino, em uma verdadeira antecipação da fase de habilitação. E por quê? Porque a entrega dos envelopes com os documentos para a efetiva habilitação e os contendo as propostas somente é feita depois da pré-qualificação. Ora, se o licitante sabe que, na realidade, somente uma ou duas outras empresas poderão concorrer, abre-se uma enorme janela para um acerto prévio entre elas. **A única prejudicada é a Administração Pública, que, ironicamente, licita exatamente para obter a proposta mais vantajosa para ela. Com o uso indevido da pré-qualificação, o órgão ou entidade adquirente fica à mercê dos licitantes.** Não há dúvida de que o mau uso da pré-qualificação deve-se, em grande parte, ao administrador público corrupto ou, no mínimo, desidioso. É óbvio que a lei deve evitar essa brecha.

Sintomaticamente, a inversão das fases tem sido o ponto fulcral das discussões sobre o PLC nº 32, de 2007. Notadamente, tem havido enorme

resistência por parte das entidades representativas das empresas da construção civil. Não é preciso grande exercício mental para saber a razão. Somente para citar um exemplo, no final de setembro último, mais precisamente no dia 25, o Sr. Paulo Safady Simão, presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC), publicou um artigo na Folha de São Paulo no qual critica a inversão de fases na licitação. Segundo o Sr. Paulo Safady Simão:

> O conhecimento prévio dos preços, sem submeter os licitantes a nenhum critério de seleção, comprometerá a isenção da análise da capacidade técnica e financeira dos participantes. Em ambos os casos haverá prejuízos para o Estado e ações na Justiça questionando resultados.

Permito-me discordar do representante da indústria da construção. A argumentação apresentada para desqualificar a inversão de fases é obtusa e desprovida de fundamentos. Ao contrário, em defesa da inversão há a realidade, sendo a INFRAERO apenas a ponta do *iceberg*. Considero, sim, que haverá uma celeridade jamais vista nos procedimentos licitatórios, pois demandas judiciais sempre existiram e continuarão a ser intentadas. Não é esse o ponto. Ao longo do tempo, a transparência no preço, que a inversão das fases permite, trará à tona os verdadeiros e justos preços. Esse é um ganho inestimável.

Faço o alerta à sociedade e a meus Pares para a manutenção da inversão das fases de habilitação e de abertura de envelopes com as propostas no projeto de lei em discussão. Essa é uma conquista que precisa vingar e constar da futura lei. O Brasil só tem a ganhar. Os desmandos cometidos na INFRAERO, sob o abrigo da atual legislação, que dá azo às suas ocorrências, demonstram o acerto da nova configuração da licitação preconizada no PLC nº 32, de 2007.

Mais um ponto contestado pelo TCU foi a **"fixação indireta de preço mínimo e utilização de critérios que tornam quase irrelevante a proposta de preços, permitindo que a seleção seja feita basicamente através do tipo 'técnica'"**.

Prima facie, ressalto que o TCU não contesta o uso, em si, da concorrência do tipo técnica e preço. Inclusive, o Acórdão nº 1692/2004-TCU-Plenário acatou sua utilização pela INFRAERO nas matérias discutidas no processo em que a deliberação foi proferida. A Sra. Eleuza Therezinha, sem citar expressamente o *decisum*, chegou a ressaltar esse fato. É curial, entretanto, que não se poderia condenar o uso de um tipo de licitação criada pela lei, exatamente, para licitações de maior complexidade. Insofismável é que o reprovado é o mau uso, com fins escusos, da licitação do tipo técnica e preço, de forma que, materialmente, se conduza a uma situação em que somente a análise da técnica, com altíssimo grau de subjetividade, acabe por definir o vencedor do certame. Explica o Tribunal:

> O edital da Fase II define, em seu item 11 "Avaliação e Pontuação das Propostas de Preços", a fórmula a ser utilizada para calcular o "Índice de Preço da Proposta da Licitante" que, resumidamente, é a seguinte: determina-se a média entre o valor global orçado e a média dos valores globais propostos obtendo-se um valor denominado X1 [X1=(Vo + M) / 2, onde Vo é valor global do Orçamento de Referência atualizado da INFRAERO e M é média dos valores globais propostos pelas Licitantes]. O preço ofertado pela licitante é denominado X2. A nota final resulta da equação (X1/X2) x 1000.
>
> Na seqüência, no item 15.5.1 do mesmo edital, a INFRAERO impõe um limite para a nota de preço, que pode alcançar até o valor de 1,10 (um inteiro e um décimo). A fixação deste limite,

que não traz nenhum benefício ao julgamento nem demonstra existir qualquer lógica que justifique sua inclusão, acaba por criar desinteresse por parte das licitantes em apresentar propostas com preços mais baixos já que elas, a partir de certo ponto, mesmo oferecendo descontos maiores não receberão notas mais elevadas por isso.

Além do mais, esta imposição cria certa distorção em relação ao peso que a INFRAERO define para preço e técnica (40% e 60% respectivamente). Como é limitada a nota de preço, fica mais fácil cobrir um mau desempenho neste quesito com uma nota maior em técnica, cujo valor é definido por meio de percentuais de acordo com o grau alcançado na análise dos itens (Grau A = pontuação máxima; Grau B = 65 % da pontuação máxima; Grau C = 35 % da pontuação máxima e Grau D = 0 pontos). O modo de pontuação em técnica, como se pode perceber, além de não apresentar limitações de valores, amplia as chances de se obter notas mais elevadas. Além disso, possibilita uma concentração de poder decisório muito significativo por parte da Comissão de Licitação, já que a opção pelo grau A, B, C ou D comporta uma inquestionável subjetividade que pode alterar completamente a ordem de classificação das concorrentes. Isso sem contar que os tópicos a serem abordados pelas licitantes na proposta técnica não são descritos a fim de fornecer um panorama transparente e objetivo aos interessados no objeto do certame. É o que se conclui diante da leitura dos quesitos presentes no Anexo II - Critérios de Pontuação da proposta Técnica do Edital da Fase II (Anexo 1, fls. 97/102): visão do empreendimento abordando "considerações sobre as condições climáticas e de acessos", plano de treinamento do pessoal abordando "relações humanas" e "relações trabalhistas", etc. Destaca-se, ainda, que o mesmo edital, no item 10.6, define os parâmetros norteadores da outorga dos graus, que

agravam a situação em questão pois torna os critérios ainda mais subjetivos.

São eles:

a) objetividade e clareza da descrição;

b) qualidade técnica, coerência e exeqüibilidade dos dados oferecidos;

c) demonstração de entendimento das dificuldades técnicas e humanas inerentes à condução da obra;

d) consistência de cada tópico em relação à Proposta Técnica como um todo.

Surge, então, a seguinte questão: o que é preciso apresentar para que a comissão entenda que a empresa licitante foi objetiva, clara na descrição, que apresentou qualidade técnica, coerência e exeqüibilidade dos dados oferecidos, que demonstrou o entendimento das dificuldades técnicas e humanas inerentes à condução da obra e que ainda há consistência técnica suficiente em cada tópico da sua Proposta Técnica? Realmente é difícil não perceber o alto grau de discricionariedade presente nesta análise. Além disso, é evidente que tais quesitos não se configuram em itens de "tecnologia nitidamente sofisticada e domínio restrito" nem se remetem a "soluções alternativas e variações de execução, com repercussões significativas sobre sua qualidade, produtividade, rendimento e durabilidade concretamente mensuráveis", conforme exige o art. 46, § 3º da Lei 8.666/93 para que se possa caracterizar situação possível à adoção do tipo de licitação "técnica e preço".

Diante do exposto, fica evidente a fragilidade do modelo de pontuação e julgamento das propostas que a INFRAERO dispõe em suas licitações. Há claro favorecimento do quesito técnica em detrimento do de preço, possibilitando a sobreposição da análise subjetiva sobre a objetiva. Isso acaba por infringir os princípios da igualdade entre os licitantes e do julgamento objetivo,

> contrariando os arts. 3° e 44 da Lei 8.666/93. Some-se a isso a limitação imposta à nota de preço, que desestimula completamente a competição por custos mais baixos para execução do empreendimento, e tem-se um quadro de significativa arbitrariedade na seleção do vencedor do certame.

Em algumas hipóteses, como a relatada acima, defender atuação de tal forma eivada de vícios chega a ofender a inteligência de qualquer ser humano. Entretanto, é isso que fez a INFRAERO. O feito ainda não foi julgado pelo TCU.

Os analistas do Tribunal voltam à carga contra essa irregularidade em outra parte de seu relatório, agora em relação ao procedimento licitatório que levou ao contrato TC-043-ST/2005/0062, reafirmando que ela restringe o caráter competitivo da licitação.

> Assim como na Concorrência n.º 004/SRGL/SBGL/2004, nesse certame o tipo de licitação foi técnica e preço, com peso de 70% para a técnica e de 30% para preço. Embora o Acórdão n.º 522/2005 – Segunda Câmara tenha determinado à INFRAERO que deixasse de inserir em seus editais de licitação cláusulas que fossem restritivas ou prejudiciais à seleção da proposta mais vantajosa, citando dentre os exemplos tal distribuição de pesos, não há que se falar em descumprimento de determinação do TCU, pois o edital foi publicado em momento anterior à data da referida deliberação.
>
> Na Concorrência n.º 011/DAAG/SBRJ/2004, ainda que o valor máximo permitido para esse quociente tenha sido elevado para 1,10 (um inteiro e um décimo), entendemos que ele continua a limitar a relevância dos preços na pontuação final, desestimulando o licitante a oferecer valores mais baixos em sua proposta, já que isso pouco influenciaria em sua nota final.

> Além da preponderância da técnica em relação ao preço expressa nos pesos atribuídos e na imposição de valor máximo para o quociente "X1 / X2", o edital, na alínea 'f' do subitem 10.4, estabeleceu que as propostas que apresentassem valor de salário base ou de homem-hora com variação superior a 5% em relação à planilha de referência adotada na concorrência (Anexo I, Vol. 4, fls. 677) seriam desclassificadas, exigência que engessou o valor do contrato e limitou ainda mais a importância do preço na pontuação final das propostas.

A equipe de fiscalização do órgão técnico federal de contas encontrou outra irregularidade no edital da Concorrência 005-DAAG-SBRJ-2003, consistente em **cláusula editalícia que possibilita a aceitação de solução alternativa de engenharia**.

> A previsão contida no item 7.3 do edital da Concorrência 005-DAAG-SBRJ-2003 (Anexo 1, fls. 62), que permite às licitantes apresentarem proposta de solução alternativa de engenharia, não encontra amparo legal uma vez que ela não servirá como parâmetro para analisar o quesito "técnica". Verificando-se o texto do art. 46, §3º da Lei 8.666/93, tem-se:
>
> "§ 3o Excepcionalmente, os tipos de licitação previstos neste artigo (melhor técnica e técnica e preço) poderão ser adotados, por autorização expressa e mediante justificativa circunstanciada da maior autoridade da Administração promotora constante do ato convocatório, para fornecimento de bens e execução de obras ou prestação de serviços de grande vulto majoritariamente dependentes de tecnologia nitidamente sofisticada e de domínio restrito, atestado por autoridades técnicas de reconhecida qualificação, nos casos em que o objeto pretendido admitir soluções alternativas e variações de execução, com repercussões significativas sobre sua qualidade, produtividade, rendimento e

> durabilidade concretamente mensuráveis, e estas puderem ser adotadas à livre escolha dos licitantes, na conformidade dos critérios objetivamente fixados no ato convocatório."
>
> Neste único ponto a Lei de Licitações faz referência ao assunto em questão. O que se constata é que apenas existe a afirmação de que se a obra apresenta a possibilidade de "admitir soluções alternativas e variações de execução" poderá se optar pelo tipo "melhor técnica" ou "técnica e preço". Conclui-se, então, que a finalidade legal seria de que essas propostas alternativas tivessem peso no julgamento da parte técnica da licitação. Não é o que se vê neste caso.
>
> Além disso, há recente deliberação do Tribunal sobre o assunto (Acórdão n.º 108/2006-Plenário), vedando a inclusão de cláusulas desse tipo, conforme entendimento que se extrai de seu trecho:
>
> "9.1.3.1.abstenha-se de incluir disposições editalícias incompatíveis com os princípios da transparência, da isonomia e do julgamento objetivo, como aquela prevista no subitem 9.4.9.3 da minuta de edital apresentada, cujo conteúdo consiste na apresentação, a critério de licitante, de solução alternativa de engenharia de execução de serviços, a qual não seria considerada para efeito de avaliação, classificação e julgamento das propostas, estando previsto que a AEB, no entanto, durante a execução contratual, poderia aceitá-la".

A INFRAERO aduziu não ter havido violação do Acórdão nº 108/2006-TCU-Plenário – fato que não fora alegado pela equipe de analistas do Tribunal –, mas, mesmo discordando do posicionamento da Corte, comprometeu-se a suprimir de editais futuros o tópico questionado. Em face da resposta da empresa, a equipe de fiscalização reconsiderou a classificação do indício, "retirando-o do rol das irregularidades graves, sem prejuízo de se determinar à INFRAERO que se abstenha de incluir disposições editalícias incompatíveis com

os princípios da transparência, da isonomia e do julgamento objetivo, como aquela prevista no item 7.3 do edital da Concorrência n.º 005/DAAG/SBRJ/2003 (fase II), que faculta à licitante a apresentação de solução alternativa de engenharia, a qual não seria considerada para efeito de avaliação, classificação e julgamento das propostas".

Prossegue a Corte de Contas apresentando a irregularidade de haver **inserção ilegal de verbas no Orçamento de Referência da INFRAERO e Composições de Custo Unitário deficientes que comprometem a análise do preço final dos serviços.**

> A planilha de Orçamento de Referência da INFRAERO, disponibilizada aos concorrentes pré-qualificados, apresenta alguns itens que não possuem caracterização detalhada dos serviços que os compõem nem definição real dos quantitativos necessários a serem executados, resultando em um preço total estimado na forma de verba. (...)
>
> Verificando-se os valores relativos a esses itens, é possível constatar que alguns envolvem números vultosos, tornando significativo o total de recursos inseridos de forma irregular no orçamento, cuja soma totaliza R$ 9.782.218,80.
>
> Esta análise, que a princípio deveria se restringir à constatação dos serviços que apresentavam a unidade de verba na planilha orçamentária, teve que ser estendida à uma verificação mais atenta das composições de custo unitário, cuja descrição de diversos itens da planilha não estava devidamente detalhada, caracterizando uma definição irregular do preço estimado. É importante ressaltar que o centro da discussão neste caso não é simplesmente a adoção de uma unidade de referência denominada verba, mas sim a ausência de detalhamento dos serviços, o que acaba por comprometer uma análise adequada do seu preço final.

Ambas as ocorrências geram o mesmo problema: pagamento de serviços em valores fechados, sem conhecimento das atividades envolvidas em sua execução bem como dos custos reais necessários para sua realização.

A planilha orçamentária elaborada pelo consórcio executor da obra bem como suas composições de custo unitário foram objeto também de análise mais detida, cujo resultado passa a ser descrito neste momento.

O primeiro ponto a ser abordado refere-se à presença de verbas, na planilha orçamentária da contratada, referentes aos mesmos serviços apontados anteriormente no caso do orçamento elaborado pela INFRAERO. Embora a composição de custos unitários feita pelo consórcio executor traga, nestes itens, alguns elementos que descrevem o serviço, observa-se que muitos deles foram informados sem determinação real de seu quantitativo, o que inviabiliza qualquer afirmação de que o preço final foi adequadamente levantado.

Em relação aos demais serviços, que não apresentam a unidade na forma de verba, verifica-se que alguns deles exibem descrição geral, sem desmembrar os materiais, mão-de-obra e equipamentos necessários para realizá-los. Destaca-se que esta ocorrência se deu tanto nas composições de custo unitário da INFRAERO quanto na da contratada. No caso da primeira, o que se observa em alguns itens é a mera repetição do texto que descreve o serviço de forma geral. Em relação à última, muitos itens encontram-se, no todo ou em parte, com execução definida por sub-empreitadas, impedindo uma leitura completa da sua composição. (...)

A inserção de verbas no orçamento estimado de uma obra bem como a ausência de descrição adequada da execução dos serviços nas composições de custo unitário tornam obscura a caracterização do objeto, impossibilitando um entendimento por completo das características do empreendimento a ser executado

> bem como a fixação de valores razoáveis que irão cobrir suas despesas. Esta ocorrência infringe diretamente o art. 7º § 4º da Lei de Licitações, já que este determina a impossibilidade de inclusão de serviços sem previsão de quantidades no objeto da licitação.

Embora tenha considerado grave a irregularidade, a equipe de fiscalização não recomendou a paralisação por causa do adiantado estágio da obra, com cerca de 50% (cinqüenta por cento) dos serviços já executados.

A empresa pública argumentou que:

> a) quando do orçamento de referência, a INFRAERO executou estudos técnicos para cálculo dos valores utilizados como verba na planilha, sendo que os serviços citados tiveram seus custos baseados em memórias de cálculo dos insumos envolvidos nestas verbas, que corresponderam a percentuais do custo total da obra, conforme indicado nas composições de preços unitários;
>
> b) sobre os itens de serviços constantes da planilha orçamentária, a empresa alega que encaminhou em anexo a comprovação de seus preços unitários por meio das composições e suas respectivas cotações de preços que comprovam o orçamento realizado;
>
> c) quanto à afirmação de que algumas composições encontram-se com descrição geral, estas se referem a serviços normalmente executados por firmas especializadas, as quais forneceram cotações de preço que foram utilizados para se encontrar o preço final adotado na planilha orçamentária;
>
> d) quanto à afirmação de que as composições de preços encontram-se fechados, inviabilizando sua análise, a INFRAERO discorda, alegando que o preço adotado pela contratada encontra-se dentro de uma variação aceitável, em relação aos preços unitários das composições de custo do orçamento de referência, conforme tabela exemplificativa constante à folha 105 (Anexo 2);

> e) a planilha orçamentária de referência que tem "verba" como unidade principal não descumpre a lei de licitações, uma vez que estes itens contêm quantidades de verbas a serem adotados e que serão pagas somente quando os serviços forem prestados, conforme exemplificado à folha 106 (Anexo 2).

Analisando a resposta dada pela INFRAERO, o Tribunal assim se posicionou:

> Conforme consta do Relatório Preliminar, a contratação por meio de verbas compromete a análise do preço tendo em vista a ausência de detalhamento dos serviços. A alegação de que a definição do valor da verba no orçamento de referência foi precedida de estudos técnicos, onde a estimativa dos custos foi efetivada com base em memórias de cálculo dos insumos envolvidos, não justifica a sua adoção no processo licitatório. Dessa afirmação depreende-se ser plenamente possível relacionar individualmente os fatores componentes dos serviços, inexistindo óbices para que fossem detalhados na licitação, garantindo maior transparência ao processo.
>
> A análise inicial faz menção a serviços que, apesar de não cotados por meio de verbas, estariam com detalhamento deficiente, o que também prejudicaria a análise dos custos envolvidos. Embora a INFRAERO tenha informado que fora encaminhado anexo contendo a comprovação dos preços unitários através das composições e suas respectivas cotações de preços, esse documento não foi localizado, impossibilitando qualquer conclusão sobre a alegação.
>
> Em relação à afirmação contida na análise inicial de que as composições de preços fechadas inviabilizariam qualquer afirmação sobre a adequação do preço, informam que o preço adotado pela contratada estaria dentro de uma variação aceitável em relação ao orçamento de referência. Essa justificativa não deve

ser acolhida, pois como o orçamento de referência adotado pela INFRAERO não está devidamente detalhado, não há como proceder a uma análise mais abrangente e definitiva sobre a adequação dos valores alocados no próprio orçamento de referência, inviabilizando qualquer espécie de análise acerca do preço oferecido pela contratada.

Segundo a Diretoria de Engenharia da INFRAERO, "a planilha orçamentária de referência que contém os itens considerados pela auditoria e que tem como unidade principal 'verba' não descumpre a lei de licitações, uma vez que conforme consta na planilha orçamentária, estes itens contém quantidades de verbas a serem adotadas e que serão pagas somente quando os serviços forem prestados". Exemplifica citando o item 02.01.105.02 - Sanitários Químicos em Fiberglass 1,20 x 1,20 x 2,30 m, em fiberglass da "RENTAL BOX" ou equivalente: "Este item contém na planilha a quantidade de 18 vb/mês, que contém o valor unitário de R$4.406,60 ao final de R$79.318,80. ou seja, para que seja pago o valor de R$79.318,80, deverão ser instalados 18 sanitários químicos cujo valor do orçamento de referência unitário é de R$4.406,60".

A quantificação do número de verbas não significa que houve cumprimento da Lei n.º 8.666/93. A irregularidade continua existindo pois não há qualquer detalhamento sobre o serviço contratado. A planilha apenas indica que durante 18 meses seria destinada verba mensal de R$ 4.406,60 para ser aplicada em sanitários químicos, sem indicar a quantidade que seria alocada na obra, impossibilitando qualquer análise acerca da compatibilidade dos custos. Não é possível extrair dos dados constantes da planilha a afirmação da INFRAERO de que aquele item contempla a instalação de 18 sanitários.

Ante o exposto, mantemos o entendimento pela irregularidade sugerindo como encaminhamento a audiência dos responsáveis

> para que apresentem as razões de justificativas para inobservância do art. 7º, § 4º, da Lei n.º 8.666/93, consistente na contratação de serviços cotados por meio de verbas e sem o detalhamento necessário para a sua correta caracterização e quantificação.

Ou seja, o Tribunal não acatou as alegações trazidas, reafirmando a irregularidade e convocando em audiência os responsáveis para se defenderem.

Alterações em serviços e em especificações de materiais sem justificativa aceitável. Esses fatos foram encontrados em três termos aditivos ao contrato 052-EG/2004/0062, que incrementaram o seu valor de R$ 269.450.960,00 (referência: julho/2004) para R$ 301.149.485,19 (31.698.525,19), representando cerca de 11,76% (onze inteiros e setenta e seis centésimos por cento) do valor inicial da obra.

A INFRAERO justificou-se, mas, exceto pela necessária adequação do projeto com vistas a atender a norma de Acessibilidade de Deficientes Físicos (um dos itens do 2º Termo Aditivo) – exigência surgida após o desenvolvimento do projeto básico –, as justificativas não foram acatadas. A equipe de fiscalização as considerou inaceitáveis. Consoante a Corte de Contas, há indicação clara de deficiência no projeto básico e de falta de planejamento. Além disso, de forma a mitigar o impacto das alterações e, quem sabe, chamar menos atenção para os valores, o Tribunal verificou que a empresa usou o subterfúgio promover alteração de materiais especificados no projeto básico por outros de qualidade inferior.

> (...) fato questionável e relevante é que as reduções propostas neste aditivo, desconsiderando aquelas ligadas às alterações do Conector, em sua maioria representam opção por materiais de acabamento mais baratos, configurando-se em alteração qualitativa do objeto. **Ora, se esses materiais atendem da**

> **mesma forma e com a mesma qualidade os anteriormente especificados, por que não foram propostos quando da elaboração do projeto básico? Parece-nos que essas alterações foram uma tentativa de minimizar o tamanho do impacto orçamentário que o aditivo trouxe ao contrato. Essa iniciativa acabou também por introduzir materiais menos nobres no acabamento do edifício.** (grifei)

Ao menos um dos aditivos, ao que tudo indica, também serviu para burlar o princípio da licitação:

> **3º Termo Aditivo:**
>
> **Motivos que levaram à sua efetivação:**
>
> A origem do aditivo se deu por necessidade de acréscimo de novos serviços objetivando a ampliação do subsolo do Terminal de Embarque e a ligação à futura Garagem Subterrânea devido ao desenvolvimento do projeto executivo (vide Despacho no. 23/EPRJ/2006, Anexo I, volume 1, fls. 281/284).
>
> **Análise dos motivos:**
>
> É inaceitável que o desenvolvimento de um projeto executivo determine a ampliação de um subsolo e a implementação de uma ligação com uma futura edificação que nem sequer foi licitada. O projeto executivo, conforme descrito na Lei 8.666/93, deve ser elaborado para identificar apenas um "conjunto dos elementos necessários e suficientes à execução completa da obra". Não pode ele servir para justificar alterações significativas, com propostas de novas construções não contempladas no projeto básico. Diante de todo o exposto, conclui-se que os termos aditivos foram efetuados sob motivação inadequada, demonstrando falta de planejamento e projeto básico incompleto, incapaz de precisar características genéricas do empreendimento. Outrossim, as

> alterações efetuadas geraram um acréscimo considerável no valor final da obra.
>
> Deve-se destacar, por último, que caso similar, relativo a alterações significativas de projeto, já foi objeto de deliberação por parte deste Tribunal (Decisão 1575/2002 - Plenário e Acórdão 1428/2003 - Plenário), que exigiu justificativas acerca das mudanças expressivas efetuadas na obra - com retirada de serviços do escopo e inserção de novos itens que não constavam anteriormente - sem proceder a nova licitação.

Em relação às alterações promovidas pelos três aditivos, ainda que tenha encontrado graves indícios de irregularidade, o TCU acabou acolhendo "as ponderações da empresa no que tange aos prejuízos decorrentes da paralisação da obra". Portanto, como em outras oportunidades, preocupado com um PREJUÍZO AINDA MAIOR que poderia advir da paralisação. Tal fato não acarreta ter sido conferido caráter de legalidade para mais esse conjunto de atos lesivos ao patrimônio da INFRAERO. O TCU deixou isso bem claro:

> Nas atuais circunstâncias, com a obra em pleno andamento (cerca de 50% realizada) e grande parte dos equipamentos já adquiridos, não nos parece que atenda ao interesse público determinar a paralisação da obra, onerando, com isso, a administração e retardando o usufruto, pela população, dos benefícios do empreendimento, conforme já deliberou o TCU no Acórdão n.º 1658/2003-Plenário.

A Corte de Contas encontrou indícios de sobrepreço no contrato 052-EG/2004/0062. Julgo melhor reproduzir, na íntegra, a parte do relatório do Tribunal que trata desse fato.

Descrição/Fundamentação: A seguir, pontuaremos três análises que indicam a existência de sobrepreço nesta obra.

Em primeiro lugar, foi observado que os encargos sociais referentes ao trabalho de funcionários horistas estão sendo calculados e pagos em valores iguais também aos funcionários mensalistas (vide cargos próprios de mensalistas e salários/encargos pagos à funcionários desta categoria, Anexo 1, volume 2, fls. 321/327), onerando indevidamente o empreendimento. Os encargos sociais, despesas da empresa referentes aos direitos dos trabalhadores, são calculados na forma de taxas que incidem sobre os salários, devendo ser distintas para horistas e mensalistas. Tal distinção é devida à não incorporação dos benefícios relativos a repouso semanal e feriados remunerados no pagamento dos horistas, tornando os encargos mais representativos para esta categoria.

Para se identificar o percentual de encargos sociais que deve ser adotado em relação ao trabalho de funcionários mensalistas, foi utilizada como parâmetro a proposta indicada na Revista Construção e Mercado n.º 48 (Ed. PINI, julho de 2005), que define uma taxa de 76,27% como adequada. Considerando que o valor que vem sendo praticado no contrato é de 134,38% (vide Composição Analítica de Taxa de Encargos Sociais, Anexo 1, volume 2, fls. 329), torna-se possível identificar a dimensão da redução a ser efetuada: 58,11%. Assim, para que seja calculado o sobrepreço, seria necessária a identificação dos valores pagos indevidamente até o momento (não foi possível estipular esta quantia pois não há informação a respeito do número de funcionários que se enquadram nesta situação dentro da obra até esta data, bem como os seus respectivos salários).

Outro ponto que está gerando significativo sobrepreço diz respeito à não efetuação da exclusão dos sistemas SITIA (Sistema integrado de tratamento de informações aeroportuárias) e SARA

(Sistema de aloc. de recursos aeroportuários) e substituição dos sistemas SIV (Sistema integrado de informações de vôos) e BDO (Banco de dados de informações operacionais) respectivamente pelo SIIV e BDO Lite da INFRAERO, quando da pactuação do 1º Termo Aditivo.

É preciso ressaltar que a leitura do termo de aditamento firmado não é esclarecedor quanto aos pontos que efetivamente sofreram alteração (Anexo 1, volume 1, fls. 222/224), descrevendo genericamente supressões e acréscimos na planilha de preços e serviços do contrato. Entretanto, diversos documentos indicam que houve decisão de se efetuar esta modificação. Conforme se verifica nos textos relativos aos despachos n.º 407/AIAG/2005, n.º 439/DEEP(EPEP)/2005, bem como aos do registro OCC-SDU-047/2005 e do Parecer Técnico n.º 001/TC052/EPRJ/2005 (Anexo 1, volume 1, fls. 154/173 e 180/184), todos concernentes às mudanças a serem realizadas no primeiro aditamento, constata-se que esta alteração já havia sido decidida em reuniões após estudos que comprovaram sua melhor relação custo/benefício tanto para a INFRAERO como para o usuário final. Mesmo assim, não sofreram a supressão na planilha do aditivo, e seus custos são mantidos até agora, como se pode verificar no orçamento praticado atualmente na obra, após terceiro aditamento (Anexo 1, volume 2, fls. 319/320).

Portanto, faz-se imprescindível a adequação da planilha orçamentária para comportar esta solução de economicidade constatada pela própria INFRAERO. Esta modificação garantiria uma redução no custo total da obra de R$ 9.296.523,26. Solicita-se também justificativas para a sua não efetivação quando do momento oportuno, ou seja, quando da implementação do 1º Termo Aditivo, permitindo a perpetuação de custos desnecessários no orçamento do empreendimento.

Por último, e não menos importante, foi detectada a prática de preços acima dos de referência disponíveis no TCU. Para subsidiar esta afirmação, foi analisada uma amostra de serviços de valores significativos baseada na montagem de uma Curva ABC que discrimina os itens de maior relevância dentro do orçamento (vide planilha atualizada de acordo com o 3° Termo Aditivo, Anexo 1, volume 2, fls. 310/313). É importante ressaltar que a deficiência de algumas composições de custo unitário elaboradas pelo consórcio executor da obra (Odebrecht, Carioca/Christiani-Nielsen e Construcap), irregularidade esta também apontada, dificultou a identificação de preços de referência relativos a esses serviços mal discriminados. Também colaborou para a diminuição dos itens analisados o fato de muitos deles não constarem do banco de dados do SINAPI e SICRO e na relação de serviços presentes na Revista Construção e Mercado (Ed. PINI), como é o caso de aquisição e instalação de equipamentos mais sofisticados. Mesmo assim, foi possível pesquisar valores de alguns preços unitários para uma amostra exemplificativa de serviços. Foi constatada a existência de sobrepreço com base neste rol analisado. A seguir, expõe-se esta relação, demonstrando os valores praticados no contrato e os valores determinados por sistemas de referência de preços de que o TCU se utiliza:

- Serviço: Ponte de Embarque e Desembarque de passageiros (PE-01 a PE-09) incluindo fornecimento e montagem, garantia e manutenção, e operação assistida e conforme especificação técnica SDU/TPS/656.ET-1000, mod. Nose Loader ref. Thyssen Henschel ou equivalente.

Preço contratual: R$ 3.038.970,93

Referência TCU: R$ 841.077,08

Diferença dos valores: +261,32%

Sobrepreço: R$ 17.583.150,82

Em relação a este preço, deve-se destacar que o valor de referência é relativo a uma ponte de embarque de características técnicas semelhantes à especificada para o aeroporto Santos Dumont, porém com comprimento maior (9,314m, contra 4,13m da passarela cujo preço é contestado).

- Serviço: Pintura com Tinta Acrílica semi-brilho, cor 025 branca da CORAL, duas demãos, inclusive massa acrílica e selador

Preço contratual: R$ 37,10

Referência TCU: R$ 13,65

Diferença dos valores: +171,79%

Sobrepreço: R$ 389.202,46

- Serviço: Selagem de juntas de pavimento

Preço contratual: R$ 16,91

Referência TCU: R$ 7,79

Diferença dos valores: +117,07%

Sobrepreço: R$ 276.472,80

- Serviço: Alvenaria de Bloco de Concreto de 11,5x19x39cm

Preço contratual: R$ 111,59

Referência TCU: R$ 59,91

Diferença dos valores: +86,26%

Sobrepreço: R$ 459.718,92

- Serviço: Sub-base ou Base com Brita Graduada Simples, serviço acabado

Preço contratual: R$ 124,21

Referência TCU: R$ 67,07

Diferença dos valores: +85,19%

Sobrepreço: R$ 634.989,96

- Serviço: Fornecimento e aplicação de forma plana, aparente, inclusive desforma

Preço contratual: R$ 75,98

Referência TCU: R$ 41,36

Diferença dos valores: +83,70%

Sobrepreço: R$ 562.336,81

- Serviço: Sub-base ou Base com Brita Graduada Tratada com cimento 4% em peso, serviço acabado

Preço contratual: R$ 205,55

Referência TCU: R$ 116,32

Diferença dos valores: +76,71%

Sobrepreço: R$ 494.941,86

- Serviço: Transporte dos Materiais provenientes de demolição

Preço contratual: R$ 1,66

Referência TCU: R$ 0,97

Diferença dos valores: +71,13%

Sobrepreço: R$ 327.915.08

- Serviço: Camada de Rolamento com CBUQ Concreto Betuminoso Usinado a Quente, serviço acabado

Preço contratual: R$ 545,64

Referência TCU: R$ 333,11

Diferença dos valores: +63,80%

Sobrepreço: R$ 644.424,96

- Serviço: Camada de Rolamento com BINDER Usinado à Quente, serviço acabado

Preço contratual: R$ 495,84

Referência TCU: R$ 304,53

Diferença dos valores: +62,82%

Sobrepreço: R$ 430.749,77

- Serviço: Imprimação Impermeabilizante Betuminosa, serviço acabado

Preço contratual: R$ 4,79

Referência TCU: R$ 3,19

Diferença dos valores: +50,16%

Sobrepreço: R$ 107.508,42

- Serviço: Alvenaria de Bloco de Concreto de 19x19x39cm

Preço contratual: R$ 134,51

Referência TCU: R$ 93,45

Diferença dos valores: +43,94%

Sobrepreço: R$ 355.082,36

- Serviço: Escavação e Carga de Material de 1ª categoria

Preço contratual: R$ 4,20

Referência TCU: R$ 3,10

Diferença dos valores: +35,48%

Sobrepreço: R$ 99.862,17

- Serviço: Fornecimento, lançamento, adensamento, acabamento e cura de concreto fck = 30 MPa

Preço contratual: R$ 458,24

Referência TCU: R$ 356,13

Diferença dos valores: +28,67%

Sobrepreço: R$ 1.908.593,15

- Serviço: Concreto Fck = 30 MPa, p/ Blocos

Preço contratual: R$ 436,41

Referência TCU: R$ 356,13

Diferença dos valores: +22,54%

Sobrepreço: R$ 63.462,95

- Serviço: Fornecimento, lançamento, adensamento, acabamento e cura de concreto fck = 18 MPa

Preço contratual: R$ 374,54

Referência TCU: R$ 310,34

Diferença dos valores: +20,69%

Sobrepreço: R$ 102.310,40

- Serviço: Transporte de Materiais de Limpeza

Preço contratual: R$ 1,14

Referência TCU: R$ 0,97

Diferença dos valores: +17,53%

Sobrepreço: R$ 78.196,17

OBS: Os custos dos serviços foram calculados com base nos valores de referência constantes do SINAPI

- Sistema de Custos e Índices da Construção Civil e SICRO - Sistema de Custos Rodoviários. Para tornar a comparação entre os preços adequada, aplicou-se o BDI de 35%, que é o praticado no contrato, sobre os custos de referência obtidos. Os códigos do SINAPI e SICRO relacionados aos serviços pesquisados encontram-se destacados no quadro "Preços Unitários de Referência" (vide planilha. Anexo 1, volume 2, fls. 308/309).

Essa amostra de itens da planilha totaliza R$ 45.650.275,17, o que representa 15,16% do custo total da obra. A redução do preço, aplicando-se os valores levantados nos sistemas de referência disponíveis, implicaria uma economia de R$ 24.520.959,36 (esse cálculo não considerou a redução de BDI proposta). Como se pode ver, o sobrepreço detectado em pequena parcela de itens já se mostra significativo.

Levando-se em conta os problemas anteriormente apontados para levantamento de preços, torna-se essencial que a INFRAERO comprove todos os valores unitários praticados em relação aos serviços presentes na curva ABC (já atualizada de acordo com o 3º Termo Aditivo), apresentada em planilha às fls. 310/313 do volume 2 do Anexo 1. Essa demonstração não deve se resumir à apresentação das composições de custo unitário contratadas, mas também deve conter informações que permitam a verificação da adequação de seus componentes, coeficientes de produção e preços adotados para os insumos. Destaca-se a necessidade de comprovação em relação ao item "Mobilização e desmobilização de equipamentos e pessoal", cuja unidade é uma verba que representa 2,49% do custo total da obra, percentual este próximo ao usualmente adotado para este tipo de serviço em obras rodoviárias (2,50% - Fonte: Revista TCU no. 88, v.32, Brasília, abr./jun. 2001, p. 13 a 28), onde, nestes casos, as despesas apresentam valores muito superiores, por não estarem inseridas dentro de um núcleo urbano.

> **É recomendável o prosseguimento da obra ou serviço ?** Sim
> **Justificativa:** Não obstante a gravidade do indício de irregularidade em comento, acolhemos as ponderações da empresa no que tange aos prejuízos decorrentes da paralisação da obra. Nas atuais circunstâncias, com a obra em pleno andamento (cerca de 50% realizada) e grande parte dos equipamentos já adquiridos, não nos parece que atenda ao interesse público determinar a paralisação da obra, onerando, com isso, a administração e retardando o usufruto, pela população, dos benefícios do empreendimento, conforme já deliberou o TCU no Acórdão n.º 1658/2003-Plenário.

É de notar que o Tribunal, em quase todos os casos, concorda que a paralisação da obra poderá tornar o dano maior do que o já causado pelos desmandos perpetrados pelos dirigentes da INFRAERO. Não há acolhimento, no mérito, das justificativas trazidas aos autos pelos responsáveis. Assim sendo, desconstrói-se a argumentação utilizada por vários ex-diretores, entre eles a Sra. Eleuza Therezinha, de que o TCU teria acatado as defesas que eles e a INFRAERO apresentaram. Nada mais longe da verdade. Continuar a obra para evitar um mal maior para a empresa e para a população não é coadunar com as práticas ilegais, ilegítimas e antieconômicas verificadas.

O TCU também identificou **sobrepreço** no contrato nº 043-ST/2005/0062. Primeiramente, diante da **incompatibilidade entre o cronograma da obra e a sua execução**:

> O cronograma de execução do contrato n.º 043-ST/2005/0062, que trata serviços de consultoria técnica e apoio à fiscalização das obras de reforma e ampliação do Aeroporto Santos Dumont, apresentou-se de forma incompatível com o cronograma de execução das mencionadas obras (contrato n.º 052-

> EG/2004/0062). Embora o término das obras esteja previsto para 05/05/2007, a execução dos serviços de fiscalização e consultoria técnica se estende até maio de 2008.
>
> (...)
>
> A Diretoria de Engenharia da INFRAERO, considerando que o mês é a unidade de pagamento no contrato de fiscalização, acena com a possibilidade de encerramento do TC 043-ST/2005/0062 com saldo contratual. Entretanto, é necessário considerar que o § 1º, do art. 65, da Lei n.º 8.666/93 indica que o contratado somente é obrigado a aceitar supressões de até 25% do valor inicial do contrato atualizado. Assim, caso o saldo contratual seja superior a esse percentual, haveria óbices para sua concretização e poderia até gerar contestações judiciais.
>
> Uma possível prorrogação no prazo de execução das obras não pode ser invocada para justificar a celebração de contrato com cronograma incompatível com o seu objeto de fiscalização. As contratações devem ser fundamentadas em planejamento que considere a real necessidade do serviço, atentando-se para a adequação dos valores e do prazo envolvidos.
>
> Dessa forma, mantemos o entendimento pela irregularidade e sugerimos como encaminhamento a realização de audiência dos responsáveis pela Concorrência n.º 011/DAAG/SBRJ/2004 para que apresentem as razões de justificativa para a não adequação do cronograma e do orçamento que balizaram a licitação à previsão de execução das obras de reforma e ampliação do Aeroporto Santos Dumont-RJ.

Mais indícios de **sobrepreço** envolvendo o contrato nº 043-ST/2005/0062 estão na composição do Fator "K", relativo aos custos indiretos:

> No edital Concorrência n.º 11/DAAG/SBRJ/2004, foi estabelecido que, para se chegar ao preço final da planilha de

preços, seria aplicado aos custos diretos de mão-de-obra o fator "K", que representaria os custos indiretos dos serviços licitados. Em sua composição foram considerados os Encargos Sociais (K1), a Bonificação e Despesas Indiretas - BDI (K2) e os Impostos incidentes sobre o faturamento (K3), sendo calculado a partir da seguinte fórmula: K = (1 + K1) x (1 + K2) / (1 - K3).

No contrato n.º 043-ST/2005/0062, foi empregado BDI (K2) de 36,72%, considerando-se no seu cálculo 9% para Administração Central e 5% para a Administração Local (Anexo I, Vol. 4, fls. 749). Uma vez que o subitem 2.11 do Termo de Referência indica que a prestação dos serviços ocorreria em escritórios da INFRAERO, que proporcionaria também todos os recursos necessários para tal, exceto materiais de suprimento, consumo e de expediente necessários à execução dos serviços técnicos profissionais, praticamente a totalidade dos recursos alocados para a Administração Local seria direcionada à estrutura da contratada montada no local da prestação do serviço, o que demandaria reduzida participação da Administração Central, de modo que o percentual de 9% aparenta ser excessivo. Cabe destacar que não houve a discriminação dos custos que compuseram as despesas relacionadas com Administração Central e Local, prejudicando a verificação da consistência dos mesmos. Se considerarmos no cálculo do BDI, o percentual de 4% (adotado na Memória de Cálculo de referência da INFRAERO - Anexo I, Vol. 4, fls. 701) para o item Administração Central, o fator "K2" cairia para 31,72%.

No que se refere aos tributos incidentes sobre o faturamento (K3), entendemos que a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL e Imposto de Renda - IRPJ devem ser excluídos da composição do fator "K3", pois são tributos diretos cuja base de cálculo é o lucro real, presumido ou arbitrado, correspondente ao período de incidência e deve ser determinado observando-se a

legislação vigente na data da ocorrência do fato gerador (Lei 9.430/96, art.1° c/c art.28). Dessa forma, configuram-se como gastos imprevisíveis, que podem ou não coincidir com o valor pactuado. É possível também que ao final do exercício financeiro as empresas que compõem o consórcio não apresentem lucro, o que as exclui da obrigação de pagamento dos tributos, fato este que acabaria gerando ressarcimento indevido de despesa.

Assim, o percentual que efetivamente deveria ser considerado para o fator "K3" passaria de 18,43% para 12,63%.

Ao calcularmos o fator "K" com base nos percentuais indicados acima, obteríamos como novo índice o valor de 2,81 (o utilizado na licitação foi 3,13), que, se aplicado à planilha de preços apresentada pelo Consórcio CONCREMAT-DUCTOR (Anexo I, Vol. 4, fls. 742/743), representaria diminuição de R$ 1.054.700,44 (um milhão, cinqüenta e quatro mil, setecentos reais e quarenta e quatro centavos) no valor final da proposta contratada.

(...)

Manifestação do Órgão/Entidade: Inicialmente, alega que a redução nos custos indiretos nos percentuais sugeridos pela Equipe romperia a viabilidade do contrato, independentemente do prestador do serviço.

Conforme as explanações da INFRAERO, a Administração Local congregaria todos os custos indiretos no gerenciamento de determinado contrato, inclusive os relativos aos profissionais que atuam na interface com o contratante e na gestão dos profissionais do custo direto. Nesse ponto, também estariam inclusos material de consumo administrativo, exames admissionais/demissionais, registro no CREA, despesas cartoriais, malotes, EPI's, *Softwares*/licenças. Alega que tais custos estariam representados, basicamente, pelo Engenheiro Aldo Vaz Sampaio e por sua

assistente, cujos salários e encargos seriam superiores ao provisionamento para o item Administração Local.

A Administração Central representaria os custos da empresa contratada com a matriz (pró-labore dos diretores, secretárias, faxineiros, IPTU, depreciação do patrimônio, viagens, cursos) proporcionalmente rateados dentre os contratos firmados. Assim, por não haver relação entre os percentuais de Administração Central e Local, não seria razoável admitir que o fato da INFRAERO proporcionar todos os recursos necessários para a prestação de serviços necessários à execução do serviços técnicos profissionais deveria repercutir na redução da taxa destinada à Administração Central.

Sobre os questionamentos acerca da inserção do IRPJ e da CSLL na composição do BDI, alega divergir do posicionamento da Equipe em relação ao enquadramento de tais tributos como despesas diretas. Alega que seria o mesmo que admitir como indevida a incidência da alíquota de 27,5% relativa ao imposto de renda retido na fonte para um profissional com salário de R$ 10.000,00 (dez mil reais).

Informa sobre a obrigatoriedade de a INFRAERO, nos pagamentos efetuados ao contratado, reter percentual (5,85% ou 9,45%) relativo aos tributos federais, conforme determina a legislação vigente (cita a Lei n.º 9.430/96 e a Instrução Normativa n.º 480/2004, da Secretaria da Receita Federal). Tratar-se-ia de despesa incidente em percentual fixo, determinado pela legislação tributária, que onera todos os pagamentos realizados pela INFRAERO. A forma de cálculo dos impostos seria irrelevante, posto que os valores são fixados nos normativos pertinentes. Alega que a incidência do IRPJ e da CSLL no custo da obra seria superior ao valor provisionado pelo consórcio, fato que revelaria que o lançamento desses tributos no BDI não teria ocasionado prejuízos à Administração.

Aponta que o tema BDI é polêmico e complexo, haja vista a inexistência de parâmetros legais. Relata que muitos órgãos da Administração Pública inserem o IRPJ e a CSLL no BDI aplicado em seus contratos. Ao final, cita trecho do Voto condutor do Acórdão n.º 1.324/2005 - TCU - Plenário, ocasião em que o Ministro Guilherme Palmeira não autorizou concessão de medida cautelar com base nessa questão por entender prudente o exame da matéria com o cuidado necessário.

Avaliação Preliminar: A argumentação oferecida em relação aos itens Administração Central e Administração Local é pertinente. Tratam-se de despesas distintas, que independem uma da outra.

Entretanto, cabe mencionar que a dúvida surgiu do fato de **não haver qualquer discriminação das despesas formadoras dos percentuais indicados para esses aspectos.** Assim, julgamos necessária a efetivação diligência à INFRAERO com vistas a obter o detalhamento da composição desses itens para possibilitar a verificação da compatibilidade dos custos ali envolvidos.

Em relação ao IRPJ e à CSLL, cabe esclarecer que em nenhum momento esta Equipe entendeu que se tratavam de despesas diretas. Esclareça-se que o posicionamento foi pela inadequação da inserção desses tributos na composição do BDI por não poderem ser enquadrados como custos dos serviços contratados. O que foi colocado é que o fato gerador desses tributos não é a prestação do serviço, e sim o lucro auferido pela empresa como um todo durante o exercício financeiro, devendo ser pagos com parte desse ganho.

Com a inclusão desses elementos na composição do BDI, na prática, tais tributos passam a ser bancados, não pela empresa contratada, mas pela própria INFRAERO. Para demonstrar tal afirmação aproveitamos o exemplo utilizado na manifestação prévia (Anexo 2, fl. 169): um funcionário com salário mensal de R$ 10.000,00 (dez mil reais), tem descontado dos seus

vencimentos os valores de R$ 2.162,67 (dois mil, cento e sessenta e dois reais e sessenta e sete centavos) e R$ 308,17 (trezentos e oito reais e dezessete centavos) a título de imposto de renda e contribuição previdenciária, respectivamente. Se, por analogia, estendermos o raciocínio utilizado no BDI (em relação ao IRPJ e a CSLL) ao salário desse trabalhador, dever-se-ia acrescer à essa renda mensal R$ 2.470,84 (dois mil, quatrocentos e setenta reais e oitenta e quatro centavos) correspondentes ao valor dos tributos descontados, o que seria totalmente descabido.

Assim como no caso do trabalhador o imposto de renda e a contribuição previdenciária incidem sobre o salário e devem ser dele descontados, no caso da empresa o imposto de renda e a contribuição social incidem sobre o lucro e devem ser pagos com parcela desse ganho; logo, não há como considerá-los como parte dos custos dos serviços prestados.

A obrigatoriedade de retenção de parte do valor faturado no momento da quitação das faturas não é argumento válido para justificar a inserção do IRPJ e da CSLL como custos do serviço, trata-se apenas de um procedimento adotado com vistas a otimizar a arrecadação tributária. O que se discute não é a obrigatoriedade da retenção no momento do pagamento da fatura nos percentuais estabelecidos pela legislação vigente e sim a pertinência da inserção daquele imposto e daquela contribuição social na composição do BDI.

A proposta da Equipe é pela efetivação de diligência à INFRAERO com vistas a obtenção do detalhamento dos percentuais relativos a Administração Central e Administração Local inseridos na composição do BDI.

Sugerimos também a audiência dos responsáveis para que apresentem as razões de justificativa para a inserção do IRPJ e da CSLL na composição do BDI, onerando indevidamente o valor final do contrato. (grifei e sublinhei)

Não há como passar em branco a manobra para incluir nos custos indiretos (BDI), a serem arcados pela INFRAERO, tributos que devem ser pagos pelo contratado. Em mais essa oportunidade, evidencia-se o total descompromisso dos administradores da INFRAERO com a gestão responsável e com a proteção do patrimônio público. É inexplicável a admissão da referida composição de preços nos custos indiretos. Reafirmo minha absoluta convicção na inidoneidade da conduta dos responsáveis.

O pagamento pela INFRAERO da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) e do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) devidos pelo Consórcio contratado está presente em outra irregularidade associada a **sobrepreço na composição da Taxa de Ressarcimento de Despesas e Encargos (TRDE)**, também no contrato nº 043-ST/2005/0062.

> A TRDE é o percentual aplicado ao valor das despesas de passagens e diárias de viagens de consultores e de profissionais da Equipe Técnica, destinado a cobrir os custos relativos a encargos e despesas indiretas incorridos nesses gastos. **A proposta do consórcio contratado considerou no cálculo da TRDE, além dos percentuais referentes a despesas administrativas e impostos incidentes, lucro de 7%.**
>
> Entendemos que, **por se tratar de mero ressarcimento de despesas, não caberia a aplicação de lucro sobre tais valores. O lucro da empresa deve advir da prestação dos serviços contratados e já foi considerado na composição da taxa de Bonificação e Despesas Indiretas - BDI.**
>
> **A Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL e Imposto de Renda - IRPJ devem ser excluídos da composição do TRDE, pois são tributos diretos cuja base de cálculo é o lucro real, presumido ou arbitrado, correspondente ao**

período de incidência e deve ser determinado observando-se a legislação vigente na data da ocorrência do fato gerador (Lei 9.430/96, art.1° c/c art.28). Dessa forma, configuram-se como gastos imprevisíveis, que podem ou não coincidir com o valor pactuado. É possível também que ao final do exercício financeiro as empresas que compõem o consórcio não apresentem lucro, o que as exclui da obrigação de pagamento dos tributos, fato este que acabaria gerando ressarcimento indevido de despesa.

Acrescente-se que o fato de termos considerado indevida a incidência de lucro sobre a TRDE é mais um motivo para que tais tributos sejam desconsiderados em seu cálculo. **Assim, deveria ser adotado 11,17% e não os 23,97% aplicados ao contrato vigente, o que representaria diminuição de R$ 42.128,64 (quarenta e dois mil, cento e vinte e oito reais e sessenta e quatro centavos) no valor alocado para despesas de viagens e diárias constante da planilha de preços da contratada** (Anexo I, Vol. 4, fls. 743).

É recomendável o prosseguimento da obra ou serviço? Sim

Justificativa: Apesar dos indícios de irregularidade, considerando que as medidas adotadas neste contrato também poderá repercutir na execução das obras de reforma e ampliação do Aeroporto Santos Dumont, propomos a continuidade do contrato tendo em vista o fato de que não está claro que os benefícios advindos de sua paralisação sejam maiores do que os possíveis prejuízos ao interesse público.

Esclarecimentos Adicionais:

Manifestação do Órgão/Entidade: Sobre os tributos (IRPJ e CSLL), o argumento é idêntico ao apresentado no item anterior.

Em relação à inserção de lucro na composição da TRDE, entende que a aquisição de passagens, contratação de serviços de consultoria e outras subcontratações envolve aplicação de

> recursos do particular, resultando em risco, motivo pelo qual esse capital deve ser remunerado. Acrescenta que tais despesas são financiadas com recursos da contratada e seria impróprio o enriquecimento da Administração às custas do particular. Se suprimido o percentual de lucro, seria mais atrativo para as licitantes a aplicação dos recursos no mercado financeiro, daí o entendimento de que ele deve permanecer no contrato.
>
> **Avaliação Preliminar:** Em relação ao IRPJ e a CSLL, a análise feita no item anterior pode ser aqui aproveitada. Quanto ao risco envolvido no ressarcimento de passagens aéreas e diárias, podemos afirmar que ele é mínimo. Os custos financeiros poderiam ser inseridos em item específico e deve ser fixado considerando o curto prazo envolvido entre a realização da despesa e o seu ressarcimento.
>
> As justificativas apresentadas não foram suficientes para modificar o posicionamento da Equipe pela irregularidade. Como encaminhamento, sugerimos a audiência dos responsáveis para que apresentem as razões de justificativa para a inserção indevida dos percentuais referentes ao lucro, ao IRPJ e à CSLL na composição da TRDE. (grifos do Relator)

Estamos diante de hipótese em que novamente o interesse do contratado sobrepuja o da INFRAERO. Não há falar em omissão pura dos responsáveis. Até mesmo pelo argumento apresentado em defesa, há clara evidência de comissão por omissão, isto é, ao não agir, de forma consciente, os administradores da empresa conduziram-na a uma situação desfavorável para seus cofres, associada, novamente, a uma benesse para terceiros.

Retorno ao contrato 052-EG/2004/0062 para me referir à **prática excessiva de subcontratações de serviços de baixa complexidade, e, em diversos casos, subcontratações de serviços que tiveram sua execução direta**

exigida na fase de pré-qualificação, que caracterizam mais um conjunto de irregularidades.

> Diversas foram as subcontratações solicitadas pelo consórcio executor e aprovadas pela INFRAERO na obra do Aeroporto Santos Dumont (Anexo 1, volume 3, fls. 439/502). **Os serviços que se encontram nesta situação vão desde aqueles cuja execução exige uma certa especialização até aqueles que envolvem um grau de considerável simplicidade, podendo-se afirmar que são serviços rotineiros dentro da construção civil.** São muitos os exemplos encontrados neste empreendimento: demolição, formas para fundações, pilares e paredes, colocação dos revestimentos de piso e parede e de luminárias, execução de forro de gesso acartonado, pintura, entre outros.
>
> **Diante do número considerável de subcontratações, coloca-se a seguinte questão: se realmente é necessária a mobilização de tantas empresas com específico conhecimento técnico para efetivar os serviços que fazem parte do escopo da obra, por que não houve o parcelamento do objeto, realizando-se licitações diferentes para cada uma delas? E ainda: diante de uma concorrência onde a nota atribuída à técnica foi bem mais significativa que a nota atribuída ao preço, como desconsiderar a efetiva capacidade técnica do consórcio vencedor para a execução desses serviços subcontratados?** É nesse ponto que surge outra irregularidade.
>
> De acordo com o edital da Fase I (Anexo 1, fls. 14/40), observa-se dois grupos distintos de serviços a serem comprovados: dos constantes do primeiro exigiu-se a comprovação direta da sua execução (item 5.5, subitens c.1 a c.22 do edital) e daqueles que fazem parte do segundo (item 5.5, subitens c.23.1 a c.23.15 do edital), foram aceitos tanto atestados de comprovação da execução direta como de sua fiscalização, supervisão ou coordenação

> anterior (Anexo 1, fls. 23/25). Entende-se que para o caso daqueles serviços que compõem o segundo grupo, não haveria impedimento para que o coosórcio subcontratasse sua execução, já que puderam comprovar apenas sua supervisão. **Mas, no caso onde as concorrentes tiveram que atestar sua execução direta, permitir a sua subcontratação configura-se ato irregular. Empresas e consórcios podem não ter sido qualificados por não cumprir a exigência de execução direta de todos os serviços e muitas outras podem ter desistido de participar do certame por verificarem não ser possível cumprir essa cláusula do edital. Como admitir, então, que seja possível ao vencedor do certame não executar diretamente o serviço se dele foi exigido atestado para isso?**
>
> A irregularidade aqui apontada encontra diversos exemplos que comprovam sua ocorrência no caso desta obra. **Analisando o rol de empresas subcontratadas e os serviços que estão prestando, verifica-se que muitos deles tiveram sua execução direta exigida na fase de pré-qualificação** (Anexo 1, volume 3, fls. 440/502). (grifos do Relator)

A INFRAERO, em síntese, alega que não há vedação à subcontratação na Lei de Licitações e que o contrato a permite, acrescentando que "a subcontratação fomentará o surgimento de novas empresas aptas a participar de futuras licitações". Até se poderia fazer um esforço para acreditar na boa-fé dessa afirmação. Contudo, essa apenas aparente ação em prol do desenvolvimento de novos fornecedores não resiste a um segundo olhar.

A realidade mostra que são definidas regras excessivamente restritivas nas fases de pré-qualificação das licitações analisadas. Ou seja, mais uma vez, aflora a ação deliberada para cercear a disputa e garantir um ambiente francamente aberto a ajustes espúrios nos procedimentos licitatórios. No mais das

vezes, não se espera que as subcontratadas consigam se enquadrar nas rígidas condições das pré-qualificações. Somente grandes empreiteiras conseguem vencer essas fases. Dessa maneira, participam da fase final dos certames, ainda que em variados arranjos nos consórcios, poucas empresas, e sempre as mesmas. Garantida a baixa – ou nenhuma – competição, os preços ofertados e contratados com a INFRAERO tendem a ser bem mais elevados do que os efetivamente pagos aos subcontratados. Essa circunstância não foi comprovada pelo TCU. Exortamos a Corte de Contas e o Ministério Público a verificarem se tal ocorre.

A gravidade da conduta dos responsáveis nesses processos fica ainda mais evidente quando o TCU aponta **diversos casos em que os serviços subcontratados tiveram sua execução direta exigida na fase de pré-qualificação**.

Diante dos parcos e inconsistentes argumentos apresentados pela INFRAERO, o Tribunal não poderia concluir diversamente da existência de utilização excessiva da subcontratação para execução do objeto.

> É evidente que o consórcio vencedor – formado pelas empresas Odebrecth, Carioca-Nielsen e Construcap, todas de grande porte na construção civil – tem capacidade de executar diretamente estes serviços, até porque foi classificado na etapa de pré-qualificação. Não haveria razão, então, para tantas subcontratações. **Por outro lado, o fato de a INFRAERO permitir inúmeras subcontratações dá indícios de que as exigências de pré-qualificação serviram tão-somente para afastar possíveis interessados em participar da licitação, restringindo o caráter competitivo do certame.**

Justificando-se, em mais essa oportunidade, a INFRAERO e seus gestores insistiram na cantilena de que "a lei não proíbe, então podia ser feito". Novamente, rechaço essa insustentável desculpa, visto que o administrador público não pode olvidar a observância às normas gerais e aos princípios que norteiam a gestão pública responsável, com destaque para a ação planejada e transparente que possa prevenir riscos e corrigir desvios capazes de afetar o equilíbrio de suas contas, sempre cuidando da proteção do interesse público e do erário.

A equipe de fiscalização da Corte de Contas rejeitou os argumentos trazidos pela empresa e propôs o chamamento em audiência dos responsáveis pelas subcontratações de serviços cuja comprovação da capacidade para execução direta fora exigida na fase de pré-qualificação:

> Embora haja previsão contratual para subcontratação (Anexo 1, fl. 130, cláusula 3.2.3 do contrato), a equipe entende que os serviços para os quais foi exigida comprovação de execução direta na fase de préqualificação não podem ser objeto de subcontratação, pois isso constituiria afronta aos princípios da igualdade e da vinculação ao instrumento convocatório (art. 3.º, caput, da Lei n.º 8.666/93). Algumas empresas podem não ter sido qualificadas e outras podem ter desistido de participar do certame por não cumprirem tal exigência editalícia. Não se justifica então que, após firmado o contrato com o vencedor do certame, admita-se a ele subcontratar serviços para os quais exigiu-se comprovação de execução direta, máxime em uma licitação do tipo técnica e preço, em que o quesito técnica teve preponderante peso na escolha da empresa vencedora.
>
> Sobre a matéria, ao rejeitarmos os argumentos expendidos pela INFRAERO em sua manifestação preliminar, propomos a realização de audiência dos responsáveis, para que apresentem

> razões de justificativa acerca das subcontratações de serviços mencionadas na presente irregularidade, para os quais foi exigida comprovação de execução direta na fase de pré-qualificação.

As irregularidades glosadas pelo TCU continuam com **a autorização dada pela INFRAERO para que o consórcio responsável pela execução da obra subcontratasse, para execução dos projetos executivos, a empresa responsável pela elaboração do projeto básico** (Figueiredo Ferraz Construtora e Engenharia de Projetos Ltda.), **em contrariedade ao art. 9º da Lei n.º 8.666, de 1993**.

De acordo com o relatório da equipe de fiscalização do TCU, a empresa alegou que:

> a) a subcontratação foi amparada em parecer jurídico, que assegurou inexistir impedimento legal, uma vez que a subcontratação não se revestia em "execução da obra";
> b) a empresa executora do projeto básico apresenta, melhor do que qualquer outra, a "expertise" para desenvolver o adequado projeto executivo da obra;
> c) a Figueiredo Ferraz detém a inalienável propriedade intelectual do projeto básico, permitindo o seu detalhamento consoante prescrições originárias do autor.

Os analistas do TCU assim se posicionaram acerca do tema:

> **Avaliação Preliminar:** O art. 9º da Lei nº 8.666/93 estabelece, *in verbis*:
>
> "Art. 9º Não poderá participar, direta ou indiretamente, da licitação ou da execução da obra ou serviço e do fornecimento de bens a eles necessários:

I - o autor do projeto, básico ou executivo, pessoa física ou jurídica;

II - empresa, isoladamente ou em consórcio, responsável pela elaboração do projeto básico ou executivo ou da qual o autor do projeto seja dirigente, gerente, acionista ou detentor de mais de 5% (cinco por cento) do capital com direito a voto ou controlador, responsável técnico ou subcontratado;

(...)

§ 1º É permitida a participação do autor do projeto ou da empresa a que se refere o inciso II deste artigo, na licitação de obra ou serviço, ou na execução, como consultor ou técnico, nas funções de fiscalização, supervisão ou gerenciamento, exclusivamente a serviço da Administração interessada.

§ 2º O disposto neste artigo não impede a licitação ou contratação de obra ou serviço que inclua a elaboração de projeto executivo como encargo do contratado ou pelo preço previamente fixado pela Administração.

§ 3º Considera-se participação indireta, para fins do disposto neste artigo, a existência de qualquer vínculo de natureza técnica, comercial, econômica, financeira ou trabalhista entre o autor do projeto, pessoa física ou jurídica, e o licitante ou responsável pelos serviços, fornecimentos e obras, incluindo-se os fornecimentos de bens e serviços a estes necessários.

(...)"

Embora a subcontratação para elaboração do projeto executivo não configure "execução da obra", trata de "execução de serviço", que também é vedado pela Lei de Licitações, no *caput* do art. 9º. A elaboração do projeto executivo é um serviço que compõe o objeto da licitação. Logo, a empresa autora do projeto básico está participando da execução do objeto

licitado. **O vínculo de natureza técnica e comercial existente entre o consórcio vencedor e a empresa projetista é inquestionável** (§ 3° do art. 9° da Lei n.° 8.666/93).

Não obstante a empresa autora do projeto básico detenha condições especiais para elaboração do projeto executivo, buscou a lei evitar que a sua participação pudesse distorcer a isonomia entre os licitantes. A possibilidade de sua subcontratação pode levar a fraudes licitatórias. A empresa responsável pelo projeto básico, em troca de sua posterior subcontratação, pode direcionar a execução do empreendimento para determinadas empresas, mediante a configuração de projeto que imponha características apenas executáveis por elas.

O argumento referente ao direito autoral do projetista não tem fundamento. A lei não determina que os autores dos projetos básico e executivo devam ser os mesmos. Tampouco o contrato firmado entre as partes estabeleceu tal restrição (Anexo 1, vol. 4, fls. 951/977).

Parece-nos que a única previsão legal de participação do projetista na licitação ou na execução de obra ou serviço encontra-se disciplinada no § 1° do art. 9° da Lei n° 8.666/93, "como consultor ou técnico, nas funções de fiscalização, supervisão ou gerenciamento, exclusivamente a serviço da Administração interessada".

Assim, as alegações apresentadas na manifestação da empresa não elidem a irregularidade, razão pela qual propomos a audiência dos responsáveis, para que apresentem razões de justificativa acerca da autorização para subcontratação da empresa autora do projeto básico para elaboração do projeto executivo, contrariando o que estabelece o art. 9° da Lei n.° 8.666/93. (grifos do Relator)

Oportuno, ainda, verificar quem pagou pelo parecer jurídico. Essa informação não está clara. Caso tenha sido a INFRAERO, é estranho que ela mesma tenha buscado fundamento, em benefício do contratado, para uma evidente violação da Lei de Licitações. Convém ao TCU e ao MP investigar quem suportou o curso deste parecer.

O subterfúgio de contratar o autor do projeto básico também ocorreu nas obras do Aeroporto de Congonhas, a serem tratadas mais adiante. Acho oportuno, no entanto, reproduzir a parte do depoimento da Sra. Eleuza Therezinha em que se que aborda esse ponto:

> **SR. RELATOR *AD HOC* - *SENADOR LEOMAR QUINTANILHA* (PMDB-TO):** Nas obras efetuadas para melhoramento do aeroporto de Congonhas, a INFRAERO permitiu que o consórcio OAS, CAMARGO CORRÊA e GALVÃO contratasse a empresa PLANOCOR para a elaboração do projeto executivo violando a lei de licitações, uma vez que essa empresa havia participado da elaboração do projeto básico. A esse respeito a senhora foi questionada pelo TCU e argumentou que não poderia ser responsabilizada por atos de seus subornados. A senhora realmente acredita que a Diretoria de Engenharia da INFRAERO não tem a responsabilidade de acompanhar o andamento das obras realizadas em aeroportos, especialmente no caso de uma obra que tem o custo total que supera 180 milhões?
>
> **SRA. ELEUZA THEREZINHA MANZONI DOS SANTOS LORES:** Não. Eu tenho sim e acompanho e Congonhas é a que eu mais conheço porque eu vim da regional São Paulo. O que eu quis dizer é que no ato de aprovação de uma subcontratação pela construtora, quem faz é o gestor do contrato e o fiscal do contrato. Agora eu particularmente, tecnicamente e até já conversei com Advogados, já conversei com o CREA, a melhor empresa para

detalhar um projeto executivo é quem fez o projeto básico. Porque ela conhece o projeto, ela vai realmente facilitar o detalhamento e se tiver que ter por algum motivo operacional, porque essas licitações elas demoram muito, normalmente quando se acaba um projeto, além do projeto demorar três, quatro anos, até a gente fazer a licitação e começar a obra já dura mais um ano e meio e até acabar a obra já dura mais uns três, quatro anos.

Então, às vezes é necessário por mudança de tecnologia ou por mudança de aeronave a gente ter que mexer no projeto em alguma coisa. Ou por afastamento de avião, ou por tipo de sistema que evolui ou por demanda que cresceu como no caso de Congonhas. Congonhas quando a gente começou a obra eram 12 milhões de passageiros, num aeroporto que só cabia seis. E era para ter se mantido 12 milhões. Em 2005 foi para 15 e nós já estávamos em 2006, no final de 2006 com 18 milhões. Então o projeto tinha que ir sendo adequado. Não tinha como. E até mesmo pela autoria do projeto. O autor do básico ele tem uma... Como é que a gente fala... Ele tem um direito autoral e se você contratar outro projetista para detalhar o executivo e mudar o básico, a gente também tem outro problema.

Então, há pra mim, e inclusive eu até fiz uma consulta para o CREA e para os Advogados, o que a lei fala é que não se pode subcontratar alguém que tenha participado do processo licitatório em questão. E que o Advogado na época respondeu é que quem faz o projeto básico não está envolvido no processo licitatório. Por isso que não teria problema de ter contratado a PLANOCOR. **O Advogado que a gente contratou é o Cintra do Amaral que nos deu o parecer.**

Agora, talvez a minha justificativa tenha ficado mal explicada. Eu não quis me eximir da responsabilidade. [risos] Eu só quis dizer que no ato de aceitar à época foi o gestor do contrato e o fiscal. (grifos do Relator)

Sabe-se que é alto o custo de um parecer envolvendo contratos vultosos, como os de obras aeroportuárias, emitido por um escritório de advocacia de renome. No caso de Congonhas, qual o interesse de a INFRAERO pagar pelo parecer – ao qual não tive acesso –, pois, como afirmou a Sra. Eleuza Therezinha, foi a empresa pública quem contratou o Dr. Antônio Carlos Cintra do Amaral.

Em que pese o respeito que merece o Dr. Cintra do Amaral, não há como concordar com o posicionamento que, segundo a INFRAERO, foi expresso por ele quanto à subcontratação do autor do projeto básico para realizar o projeto executivo. A Lei não traz palavras inúteis. Especificamente, o Estatuto das Licitações e Contratos abarca princípios básicos, muitos de extração constitucional. Cito diretamente os princípios da isonomia, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa.

Quanto a se escudar em pareceres contratados, os gestores da INFRAERO devem saber que parecer não é fonte de direito e tampouco ilide a irregularidade da prática de atos inopinadamente contrários à lei, eivados por dolo ou culpa.

É comezinho que o órgão ou entidade da Administração Pública não tem condições de saber, com antecedência, se há algum vínculo não-ostensivo entre quem elabora o projeto básico e quem participará da licitação ou será contratado. Exatamente por essa razão, é **vedado** ao autor do projeto básico participar, **direta ou indiretamente**, da licitação ou da execução da obra ou serviço e do fornecimento de bens a eles necessários. O §3º do art. 9º Lei nº 8.666, de 1993, é de clareza solar ao estabelecer que "considera-se **participação indireta**, para fins do disposto neste artigo, a existência de **qualquer vínculo de natureza técnica, comercial, econômica, financeira ou trabalhista entre o**

autor do projeto, pessoa física ou jurídica, **e o licitante ou responsável pelos serviços, fornecimentos e obras, incluindo-se os fornecimentos de bens e serviços a estes necessários**". Com as vênias de estilo, escorado nos elementos constantes dos autos desta CPI, concluo que o entendimento constante do parecer exarado pelo Dr. Cintra do Amaral não merece prosperar.

A Lei protege a Administração, que não tem como adivinhar desvios de conduta de seus contratados, mas que tem **o dever inalienável de impedir que eles lhe afetem**. Prever que o autor do projeto executivo tivesse qualquer ajuste com o consórcio contratado é exigência descabida de ser feita. Todavia, seria **conduta inafastável dos gestores da INFRAERO impedir, pela fiel aplicação da Lei, que qualquer possível conluio entre eles encontrasse solo fértil para germinar e frutificar, afetando os cofres e os interesses da empresa**. Permitir a subcontratação aqui colocada em xeque deu azo a que eventual acerto espúrio entre as empresas envolvidas resultasse em lesão ao interesse público. **Indubitavelmente, no mínimo, os dirigentes da INFRAERO colocaram a empresa em risco ao agir em inescusável desalinho com as normas legais.**

Não conto com elementos para afirmar, neste relatório, ter havido orquestração ilegal ou ilegítima entre a Figueiredo Ferraz Construtora e Engenharia de Projetos Ltda. (autora do projeto básico e que foi subcontratada) e o consórcio vencedor da licitação, mas acredito piamente nessa possibilidade. **Não obstante, posso asseverar que a atuação dos gestores da INFRAERO nesse processo foi, sem sombra de dúvida, pautada exclusivamente pelos interesses dos contratados**. Tamanha afronta aos mais básicos princípios da licitação não se faz à toa. Não se corre risco de forma tão escancarada sem que se aufira alguma compensação, ainda mais com a própria empresa pública pagando pelo parecer beneficiador do contratado que lhe trouxe o pleito (afinal, houve uma autorização

formal da INFRAERO). O ocorrido é expressão de uma total e completa inversão de valores, que permeia outros eventos objeto deste relatório.

Não me resta qualquer dúvida de que a Lei foi descumprida. Aos analistas da equipe de fiscalização do TCU também, tanto que sugeriram que os responsáveis sejam chamados em audiência, para apresentarem razões acerca da autorização para subcontratação da empresa autora do projeto básico para elaboração do projeto executivo.

A fiscalização sobre o contrato nº 043-ST/2005/0062 traz a lume outras irregularidades vinculadas a contratações e subcontratações. A primeira delas refere-se à **utilização dos recursos alocados para contratação de serviços técnicos complementares em serviços diversos daqueles previstos do edital da licitação (termo de referência)**.

> O contrato n.º 043-ST/2005/0062 alocou verba no valor de R$ 487.186,38 (quatrocentos e oitenta e sete mil, cento e oitenta e seis reais e trinta e oito centavos) com vistas à contratação de terceiros para a realização de "Serviços Técnicos Complementares". Por meio dessa verba, até maio de 2006, foram efetivadas as seguintes contratações (Anexo I, Vol. 5, fls. 793/853):
>
> - Ordem de Serviço n.º SV003/TC043/2005
> - Objeto: análise e parecer técnico sobre os Projetos de distribuição dos sistemas eletrônicos e infraPT: estrutura da rede telemática do Aeroporto Santos Dumont;
> - Subcontratada: ATOUT Tecnologia e Serviços Ltda.;
> - Valor: R$ 21.694,75.
> - Ordem de Serviço n.º 002/TC043/2006

- Objeto: análise de projetos, estudos específicos da estrutura metálica que compõe o piso do prédio conector / ligação e mezaninos técnicos;
- Subcontratada: DHM - Empreendimentos Ltda.;
- Valor: R$ 41.010,31.
- Ordem de Serviço n.º 004/TC043/2006
- Objeto: auditoria técnica de Projeto Estrutural - Revisão 2;
- Subcontratada: CGE - Engenharia Ltda.;
- Valor: R$ 67.040,91.
- Ordem de Serviço n.º 005/TC043/2006
- Objeto: consultoria técnica em gestão de empreendimentos - elaboração do Manual de Gestão de Empreendimentos - MAGES;
- Subcontratada: Roberto Ricardino Engenheiros Associados Ltda.;
- Valor: R$ 46.718,64.
- Ordem de Serviço n.º 006/TC043/2006
- Objeto: estudo termo-acústico para cobertura do TPS de embarque e prédio de ligação;
- Subcontratada: EDIANEZ - Assessoria e Consultoria e Projetos S/C Ltda.;
- Valor: R$ 5.789,40.
- Ordem de Serviço n.º 007/TC043/2006
- Objeto: estudos específicos visando a complementação de informações (fluxo de passageiros e estimativa da futura demanda) para a aprovação do Projeto Executivo da Arquitetura do Complexo Terminal do Aeroporto Santos Dumont;
- Subcontratada: PLANORCON Projetos Técnicos Ltda.;
- Valor: R$ 14.876,40.
- Ordem de Serviço n.º 008/TC043/2006
- Objeto: assessoria técnica para a pavimentação de pistas de taxiamento;
- Subcontratada: PROJETA Engenharia Ltda.;

- Valor: R$ 14.615,60.

Para subsidiar a análise que se segue, é importante citar que, conforme subitem 2.3 do Anexo XVII do edital - Termo de Referência - TRF/DEEP/EPRJ/01/2004 (Anexo I, Vol. 4, fls. 711), os "Serviços Técnicos Complementares" referiam-se a execução de:

"(...)

2.3.1 Serviços de geotecnia;

2.3.2 Cadastramento de edificações e da infra-estrutura;

2.3.3 Maquetes físicas e eletrônicas relacionadas com o empreendimento;

2.3.4 Levantamentos aerofotogramétricos;

2.3.5 Execução de painéis, fotos e demais materiais de divulgação relacionados com o empreendimento;

2.3.6 Serviços topográficos."

Como se vê, os serviços contratados tratam da elaboração de manual de gestão de empreendimentos e da elaboração de estudos e pareceres acerca de projetos, atividades que não se enquadram às constantes do rol apresentado acima, motivo pelo qual tais serviços não poderiam ser contratados no âmbito do contrato n.º 043-ST/2005/0062.

É recomendável o prosseguimento da obra ou serviço ? Sim

Justificativa: Apesar dos indícios de irregularidade, considerando que as medidas adotadas neste contrato também poderá repercutir na execução das obras de reforma e ampliação do Aeroporto Santos Dumont, propomos a continuidade do contrato tendo em vista o fato de que não está claro que os benefícios advindos de sua paralisação sejam maiores do que os possíveis prejuízos ao interesse público.

Esclarecimentos Adicionais:

Manifestação do Órgão/Entidade: A Diretoria de Engenharia da INFRAERO procura justificar a contratação desses serviços

alegando a necessidade de "pareceres formadores de mais de uma opinião técnica" acerca de alterações em importantes itens das obras do Aeroporto. Tais alterações seriam decorrentes de fatos supervenientes que teriam implicado dificuldades não previstas e visavam evitar riscos ao patrimônio e à vida de terceiros.

Avaliação Preliminar: A manifestação da INFRAERO apenas informa que as contratações foram efetivadas com vistas à subsidiar alterações de importantes itens na execução das obras, abordando somente aspectos relacionados à necessidade da execução dos serviços impugnados. Não houve qualquer pronunciamento sobre o não enquadramento das mesmas ao rol de serviços estabelecido no Termo de Referência da licitação.

Ressalte-se que não foi questionada a necessidade dos serviços e sim a possibilidade de contratá-los por meio da verba alocada para "Serviços Técnicos Complementares". Também notamos que os valores pagos em razão desses serviços técnicos foram acrescidos da TRDE sem que houvesse previsão para tal.

A alínea 'i' do subitem 7.3 do Edital da Concorrência n.º 011/DAAG/SBRJ/2004 (Anexo I, Vol. 4, fl. 670v) expressa claramente que essa taxa aplica-se somente a pagamento de despesas de passagens e diárias dos consultores e dos profissionais da equipe técnica principal.

Dessa forma, devido ao silêncio no tocante ao ponto central do questionamento e ao pagamento indevido da TRDE, a Equipe de Auditoria mantém o entendimento e sugere a realização de audiência dos responsáveis para que apresentem as razões de justificativa para:

a) as contratações efetivadas por meio das Ordens de Serviço n.º SV003/TC043/2005, 002/TC043/2006, 004/TC043/2006, 005/TC043/2006, 006/TC043/2006, 007/TC043/2006 e 008/TC043/2006, cujos objetos não se enquadram às atividades

constantes do rol apresentado no subitem 2.3 do Termo de Referência da Licitação; e

b) acréscimo da TRDE aos pagamentos efetivados ao Consórcio CONCREMAT/DUCTOR em razão de "Serviços Técnicos Complementares" e "Consultoria Profissional Especializada" sem que houvesse previsão contratual ou editalícia para tal.

A contratação de terceiros para execução de atividades inerentes à equipe técnica contratada, por meio da verba "Serviços Técnicos Complementares", associada à **violação do § 4º do art. 7º da Lei nº 8.666, de 1993**, são duas outras irregularidades vinculadas a contratações e subcontratações em sede do TC nº 043-ST/2005/0062.

A contratação de "Serviços Técnicos Complementares" foi feita mediante previsão de verba específica contemplada no contrato. Sobre o tema, deve-se ressaltar que a Lei n.º 8.666/93, no § 4º do art. 7º, veda a inclusão, no objeto da licitação, de fornecimento de materiais e serviços sem previsão de quantidades, estando, portanto, a mencionada verba em desacordo com a Lei.

É recomendável o prosseguimento da obra ou serviço ? Sim

Justificativa: Apesar dos indícios de irregularidade, considerando que as medidas adotadas neste contrato também poderá repercutir na execução das obras de reforma e ampliação do Aeroporto Santos Dumont, propomos a continuidade do contrato tendo em vista o fato de que não está claro que os benefícios advindos de sua paralisação sejam maiores do que os possíveis prejuízos ao interesse público.

Esclarecimentos Adicionais:

Manifestação do Órgão/Entidade: Informa que as verbas previstas no contrato relacionavam-se principalmente a serviços de consultoria, cuja mobilização seria excepcional e cujos custos seriam variáveis por dependerem da natureza do serviço.

Acrescenta que se fossem adotados itens pontuais, "haveria a necessidade de criar inúmeros itens na planilha, conjecturando que do início ao fim do contrato necessitaríamos de assessorias especializadas, estudos específicos, etc, muitos do quais poderiam não ser utilizados e ainda mais, com o decorrer da obra, muitos itens novos poderiam surgir, pois a contratação destes serviços só se faz necessário quando ocorre a necessidade de conformarmos e garantirmos que as medidas adotadas na obra são as melhores do ponto de vista técnico e econômico".

Para a Diretoria de Engenharia da INFRAERO, a apresentação de toda documentação dos serviços contratados serviria para quantificá-los, "deixando claramente registrado aonde e como a verba está sendo utilizada". (Anexo 2, fl. 176)

Avaliação Preliminar: Em regra, as contratações efetivadas pelo Poder Público devem ser precedidas de licitação. Nesse sentido, a vedação contida no § 4º, do art. 7º, da Lei n.º 8.666/93 busca justamente evitar a contratação de produtos ou serviços que não foram devidamente cotados e quantificados no decorrer do processo licitatório. A previsão de verba para utilização em serviços genéricos permite que a escolha da contratada bem como a fixação do valor sejam definidas discricionariamente pelo contratante, resultando em possíveis prejuízos aos princípios da isonomia e da impessoalidade.

O entendimento anteriormente exposto sobre a irregularidade permanece inalterado e como encaminhamento, sugerimos a audiência dos responsáveis pela realização da Concorrência n.º 011/DAAG/SBRJ/2004 para que apresentem as razões de justificativa para inobservância do art. 7º, § 4º, da Lei n.º 8.666/93, consistente na contratação de "Serviços Técnicos Complementares" (item 04 da planilha de preços) por meio de verba, sem o detalhamento necessário para a sua correta caracterização e quantificação.

(...)

As ordens de serviços SV003/TC043/2005, 002/TC043/2006, 004/TC043/2006 e 008/TC043/2006 (Anexo I, Vol. 5, fls. 793/794, 799/800, 805/806 e 846/847) tratam de serviços relacionados à emissão de pareceres e elaboração de estudos relacionados aos Projetos Executivos das obras, atividades que estão, claramente, compreendidas entre as funções do Coordenador de Projetos da Contratada e do Grupo de Trabalho de Fiscalização de Projetos, conforme consta da Matriz de Responsabilidades - Anexo D do Termo de Referencia (Anexo I, Vol. 4, fls. 733/735). Assim, por fazerem parte das atribuições de membros da Equipe Técnica contratada, entendemos não ser cabível a contratação de terceiros para a execução dos mencionados serviços. Vale recordar que a contratação desses profissionais se deu por meio de licitação do tipo técnica e preço, que exigiu rigorosa comprovação de qualificação, tanto da empresa quanto dos profissionais que comporiam a Equipe Técnica. Considerando que o fator técnica preponderou sobre o preço, é de se pressupor que foi contratada empresa cujos profissionais são detentores de capacidade técnica adequada ao cumprimento do objeto licitado, pois, caso contrário, não se justificariam os critérios de pontuação nem o tipo de licitação empregados. Essa prática redundou na duplicidade de contração para tais serviços, primeiramente, por meio da Equipe Técnica designada pelo consórcio e, posteriormente, recorrendo-se indevidamente à verba de "Serviços Técnicos Complementares", trazendo ao contrato empresas estranhas ao processo licitatório.

É recomendável o prosseguimento da obra ou serviço ? Sim

Justificativa: Apesar dos indícios de irregularidade, considerando que as medidas adotadas neste contrato também poderá repercutir na execução das obras de reforma e ampliação do Aeroporto Santos Dumont, propomos a continuidade do contrato tendo em

vista o fato de que não está claro que os benefícios advindos de sua paralisação sejam maiores do que os possíveis prejuízos ao interesse público.

Esclarecimentos Adicionais:

Manifestação do Órgão/Entidade: A INFRAERO, em função da complexidade do empreendimento, teria julgado necessárias opiniões de outros consultores especialistas em problemas aeroportuários, objetivando prevenir futuras perdas qualitativas e financeiras para o erário. Teriam sido consultados profissionais especializados com mais de 20 anos de experiência nos problemas que surgiram (ou poderiam surgir) afetando a continuidade dos trabalhos. Tais profissionais, por serem de alto nível, demandariam custos superiores aos dos profissionais alocados no contrato. Não caberia contratá-los diretamente para incorporarem a equipe técnica, pois, além do alto custo, os trabalhos seriam pontuais e não necessitariam de prazo de execução longo. Soma-se a isso o fato de esses profissionais desenvolverem trabalhos para diversas empresas, não se submetendo ao regime da CLT. Devido à urgência e à necessidade de soluções e avaliações especializadas, os serviços especializados foram contratados de forma a atender às necessidades de execução e não prejudicar o andamento da obra.

Avaliação Preliminar: Conforme já mencionado anteriormente, uma licitação do tipo "técnica e preço", em que foram avaliados não só os atributos da empresa contratada como também os dos principais profissionais que comporiam a equipe técnica, pressupõe a contratação de pessoas detentoras de capacidade técnica suficiente para a execução do objeto licitado, ainda mais quando o peso do fator técnica prevaleceu sobre o fator preço. Basicamente, as contratações impugnadas tinham como objeto serviços (pareceres e estudos) relativos à aprovação dos projetos executivos da obra, atividade própria do Coordenador de Projetos

da Contratada e do Grupo de Trabalho de Fiscalização de Projetos, conforme consta da Matriz de Responsabilidades.

A alegação de urgência e necessidade de soluções e avaliações especializadas não justifica a contratação de terceiros estranhos ao processo licitatório para execução de serviços de responsabilidade da equipe técnica contratada. Vale lembrar que para a alegada necessidade de contratação de profissionais de notória especialização para execução de serviços técnicos profissionais especializados, a Lei n.º 8.666/93, no art. 25, inciso II, prevê a possibilidade de inexigibilidade de licitação, assim como para as situações que comprovadamente apresentam-se como emergenciais, o art. 24, inciso IV, autoriza a dispensa de licitação.

A Equipe mantém o entendimento anterior sobre a irregularidade e propõe a audiência dos responsáveis para que apresentem as razões de justificativa para a contratação dos "Serviços Técnicos Complementares" referentes às Ordens de Serviço n.º SV003/TC043/2005, 002/TC043/2006, 004/TC043/2006 e 008/TC043/2006, por se tratarem de serviços cuja realização faz parte das atribuições da Equipe Técnica contratada.

Serviços prestados anteriormente à assinatura do contrato de fiscalização foram pagos com recursos específicos desse ajuste. Tal fato foi revelado na fiscalização do contrato TC nº 043-ST/2005/0062.

A OS n.º 007/TC043/2006 (Anexo I, Vol. 5, fls. 831/832) foi motivada pela atuação do Instituto Estadual do Patrimônio Cultural - INEPAC, que solicitou esclarecimentos sobre o fluxo de passageiros e estimativa da futura demanda que justificassem a continuidade das obras conforme o projeto anteriormente aprovado, tendo em vista notícias veiculadas na imprensa de que, após a transferência de vôos do Aeroporto Santos Dumont para o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, ocorrida em

29/08/2004, não haveria necessidade de as obras serem realizadas de acordo com aquele projeto. A INFRAERO, alegando não possuir todas as informações necessárias para atender ao pleito do INEPAC, autorizou a contratação da empresa PLANORCON Projetos Técnicos Ltda. para a elaboração de relatório técnico específico visando a aprovação do projeto executivo de arquitetura do Aeroporto Santos Dumont e para atender as orientações do INEPAC. **O Relatório Técnico elaborado pela PLANORCON (Anexo I, Vol. 5, fls. 834/840) é de 20/06/2005, portanto, anterior a data de emissão da ordem de serviço e da assinatura do contrato n.º 043-ST/2005/0062.**

Por meio do documento POC-0069/06 (Anexo I, Vol. 5, fls. 841), de 22/03/2006, a PLANORCON encaminhou à INFRAERO o relatório das atividades envolvidas na tarefa e efetuou a cobrança das horas técnicas e das despesas de viagens incorridas nessas atividades, que foram pagas com recursos do contrato de fiscalização e consultoria técnica. Pelo Relatório Cronológico de Atividades (Anexo I, Vol. 5, fls. 842/843), verifica-se que praticamente todo o trabalho foi realizado entre agosto de 2004 e maio de 2005, evidenciando que o serviço foi realizado em momento anterior à assinatura do presente contrato, motivo pelo qual o seu pagamento não poderia ter sido efetuado por meio dele.

É recomendável o prosseguimento da obra ou serviço ? Sim

Justificativa: Apesar dos indícios de irregularidade, considerando que as medidas adotadas neste contrato também poderá repercutir na execução das obras de reforma e ampliação do Aeroporto Santos Dumont, propomos a continuidade do contrato tendo em vista o fato de que não está claro que os benefícios advindos de sua paralisação sejam maiores do que os possíveis prejuízos ao interesse público.

Esclarecimentos Adicionais:

Manifestação do Órgão/Entidade: Inicia informando que a empresa PLANORCON foi contratada "exclusivamente em razão da apresentação das alterações no projeto original ao INEPAC, face a autoria arquitetônica da projetista" (Anexo 2, fl. 177). Para a aprovação definitiva do Projeto Executivo teriam sido necessárias informações que a INFRAERO não detinha, cujo acervo estava com a empresa projetista contratada.

É citado o art. 111 da Lei n.º 8.666/93, cujo teor indica que a contratação, o pagamento, a premiação ou o recebimento de projeto ou serviço técnico especializado só seriam efetivados mediante cessão, por parte do autor, dos direitos patrimoniais a ele relativos, podendo a Administração utilizá-lo de acordo com o previsto no regulamento de concurso ou no ajuste para sua elaboração. Também foi transcrito trecho da Lei n.º 9.610/1998, que trata da alteração, atualização e consolidação da legislação sobre direitos autorais, nos seguintes termos:

"Citando a Lei 9.610/1998:

"artigo 5º - Para efeito desta lei, considera-se:

Inciso X – os projetos, esboços e obras plásticas concernentes à geografia, engenharia, topografia, arquitetura, paisagismo, cenografia e ciência;

XI - as adaptações, traduções e outras transformações de obras originais, apresentadas como criação intelectual nova;"" (Anexo 2, fl. 178).

Deve-se ressalvar que os incisos acima transcritos não se relacionam ao art. 5º da Lei n.º 9.610/98, mas sim ao art. 7º:

"Art. 7º São obras intelectuais protegidas as criações do espírito, expressas por qualquer meio ou fixadas em qualquer suporte, tangível ou intangível, conhecido ou que se invente no futuro, tais como:

(...)"

> **Avaliação Preliminar: A manifestação da Diretoria de Engenharia da INFRAERO consiste na tentativa de enquadrar a contratação impugnada como pagamento de direitos autorais à projetista (PLANORCON). No entanto, está claro no do documento POC-0069/06 que o valor cobrado relacionava-se às horas técnicas e às despesas de viagens incorridas em atividades executadas antes mesmo da formalização do contrato de fiscalização, logo, não poderiam ser por ele abarcadas.** Mantemos o entendimento pela irregularidade e propomos o encaminhamento de audiência dos responsáveis pela contratação da PLANORCON solicitando as razões de justificativa para a efetivação de pagamentos com recursos do contrato TC 043-ST/2005/0062 de serviços prestados em momento anterior à sua assinatura. (grifei)

A execução do contrato nº 043-ST/2005/0062 foi prodigiosa em atos praticados em descompasso com o ordenamento jurídico. Desafortunadamente, e aqui não estão apresentados todos, o rol é extenso. Dou continuidade relatando um afrontoso menosprezo pelos compromissos assumidos (que, não se pode esquecer, nascem ainda na fase da licitação), praticado pelo contratado e placidamente aceito pela INFRAERO: **a equipe técnica alocada na execução do serviço foi completamente diversa da relacionada na proposta técnica**.

> O presente contrato decorreu de Concorrência do tipo técnica e preço, em que, na pontuação final da proposta, a técnica preponderou sobre o preço (peso 7 e 3, respectivamente). **Na licitação, a "Nota de Proposta Técnica" decorreu da avaliação da Equipe Técnica Principal, da avaliação da Empresa e da avaliação do Plano de Trabalho, que representaram, respectivamente, 40%, 40% e 20% da composição final da nota técnica.**

O consórcio CONCREMAT-DUCTOR, vencedor da licitação, obteve pontuação máxima na avaliação da Equipe Técnica Principal, cujos pontos foram garantidos pelos atestados pertencentes aos seguintes profissionais: na equipe de coordenação, os Srs. Antônio Cosme Iazzetti D'Elia - Coordenador Geral e de Planejamento, Alain Yves François David - Coordenador Geral de Obras, Marcelo Silva Neto - Coordenador de Projetos; na equipe de fiscalização de projetos, os Srs. José Daniel Vanegas Argüello - Arquiteto, Paulo Fernando de Araújo Silva - Estrutura, Sérgio Hideki Ishioka - Elétrica; e na equipe de fiscalização de obras, os Srs. Ariovaldo dos Santos - Infra-estrutura, Maurício Cardoso Morete - Fundações, Antonio Elisio Cancela - Elétrica, Walmor José Prudêncio - Arquiteto e Paulo Meira de Vasconcelos Chaves - Eng. Mecânico (Anexo I, Vol. 4, fls. 757/758).

Com vistas a garantir a participação efetiva dos profissionais que angariaram pontos para a proposta técnica da licitante, o edital da licitação, na alínea 'c' do subitem 6.3, solicitou a apresentação de Termo de Compromisso de Execução de Serviços, no qual os profissionais relacionados na Equipe Técnica Principal declaravam o seu comprometimento na execução dos serviços licitados. No entanto, verificou-se que nenhum dos profissionais relacionados no parágrafo anterior é parte da Equipe Técnica que de fato está prestando os serviços atinentes ao contrato n.º 043-ST/2005/0062, conforme pode ser verificado na relação dos integrantes da equipe alocada em maio de 2006 (Anexo I, Vol. 4, fls. 759). Esse procedimento deve ser condenado, pois todo o processo licitatório foi conduzido privilegiando a parte técnica, não podendo ela ser negligenciada justamente no momento da execução do contrato.

É recomendável o prosseguimento da obra ou serviço ? Sim

Justificativa: Apesar dos indícios de irregularidade, considerando que as medidas adotadas neste contrato também poderá repercutir na execução das obras de reforma e ampliação do Aeroporto Santos Dumont, propomos a continuidade do contrato tendo em vista o fato de que não está claro que os benefícios advindos de sua paralisação sejam maiores do que os possíveis prejuízos ao interesse público.

Esclarecimentos Adicionais:

Manifestação do Órgão/Entidade: A INFRAERO aponta que o TC 043-ST/2005/0062, no subitem 7.1.16, permitia a substituição dos integrantes da equipe técnica, desde que atendidas certos requisitos:

"- submeter em tempo hábil, em caso de justificada necessidade de substituição de membro da Equipe Técnica Profissional", indicada para execução de serviços, o nome e os documentos demonstrativos da respectiva capacitação técnica de seu substituto a aprovação da CONTRATANTE.

- A documentação do profissional será analisada e pontuada de acordo com os critérios definidos no Edital de Licitação. O profissional substituto deverá ter, obrigatoriamente, qualificação técnica, no mínimo, igual a do substituído." (Anexo 2, fl.179)

Informa que no início do contrato o consórcio CONCREMAT/DUCTOR solicitou a substituição dos profissionais apresentados na proposta por outros com experiência profissional recente em obras aeroportuárias, com vistas a melhor atender às necessidades da obra. Após análise de documentos referentes aos novos profissionais indicados e entrevista dos mesmos, a INFRAERO considerou interessante a substituição sugerida por entender ser vantajosa a alocação de pessoal com conhecimento das rotinas de operação e construção aeroportuária.

Avaliação Preliminar: De fato a Lei n.º 8.666/93, no art. 30, § 10º, permite a substituição dos profissionais indicados para fins de

comprovação de capacitação técnico-profissional por outros de experiência igual ou superior, desde que aprovada pela Administração.

Considerando que os atestados vinculados aos profissionais relacionados na proposta contribuíram decisivamente para que a empresa atingisse pontuação técnica máxima, não há dúvidas que os substitutos devem ser detentores de atestados com pesos iguais ou superiores àqueles apresentados na licitação. A simples análise curricular não é suficiente para permitir a substituição dos profissionais indicados na proposta, sendo imprescindível que os substitutos também apresentem atestados de responsabilidade que garantam ao menos pontuação igual à atribuída aos atestados do profissional substituído, cujo cálculo deve ser feito da forma prevista no subitem 9.4 do edital da Concorrência n.º 011/DAAG/SBRJ/2004.

A justificativa da Diretoria de Engenharia da INFRAERO não está acompanhada de qualquer documento que comprove igual ou superior experiência dos substitutos em relação aos substituídos, nem que comprove a manutenção da pontuação técnica obtida na licitação. Desse modo, a Equipe mantém o posicionamento pela irregularidade, motivo pelo qual constará no encaminhamento proposta de audiência dos responsáveis para que apresentem as razões de justificativa para a substituição de toda a Equipe Técnica relacionada no processo licitatório, demonstrando por meio de documentos e certidões que os substitutos possuem igual ou superior capacidade técnico-profissional e que a pontuação técnica obtida pelo substituídos no decurso da concorrência foi mantida. (grifos do Relator)

A prática de apresentar uma equipe para ganhar a licitação e outra para executar o serviço é muito antiga, mas somente ocorre quando o contratante é

conivente. **A possibilidade de substituição de um ou outro técnico é aceita pela Lei, mas como EXCEÇÃO. No caso sob análise, NÃO RESTOU NENHUM DOS TÉCNICOS ORIGINALMENTE RELACIONADOS.** Nada mais evidente que o fato de os gestores da INFRAERO, como em outras oportunidades já comentadas neste trabalho, terem agido com desprezo pelos interesses da empresa. ***Ad nauseam*, os responsáveis na INFRAERO repetem o chavão, tão ilegítimo quanto roto, de que "a lei permite". Não, senhores, o ordenamento jurídico não permite, pois o informam os princípios do interesse público, da moralidade e da eficiência. A violação de princípios constitucionais é violação da legitimidade do ato administrativo. Viola, portanto, a legalidade em sentido lato, o que coloca o ato sujeito a controle pelo Poder Judiciário e pelo Tribunal de Contas da União.** A mudança de toda uma equipe para a qual foi atribuída pontuação em procedimento licitatório, pontos esses decisivos para definir o vencedor do certame, não pode ser admitida como natural, e, mais grave, sem qualquer medida protetora ou de cautela por parte dos administradores públicos.

A equipe do TCU também argumenta que o contrato nº 043-ST/2005/0062 foi utilizado como instrumento para burlar o dever de promover concurso público. Os analistas fundam sua convicção no fato de o contrato ter como objeto a prestação de serviços de fiscalização da elaboração de projetos, de orçamentos e da execução das obras e serviços de engenharia de reforma e ampliação do aeroporto, atividades abrangidas por cargos que compõem a estrutura funcional da INFRAERO. Por esse motivo, consideram ter havido **contratação indireta de mão-de-obra**.

> (...) entendemos que, na prática, essa espécie de contrato tem servido como instrumento de contratação indireta de mão-de-obra, hipótese que, por representar burla ao Concurso Público, vem

sendo reiteradamente condenada nas deliberações desta Casa, a exemplo dos Acórdãos n.º 657/2004 e 95/2005, ambos do Plenário.

Da mesma forma, as atividades desempenhadas pelos profissionais alocados nos serviços de apoio administrativo acabam por se confundir com as atribuições típicas de funções pertencentes à estrutura de cargos da INFRAERO, situação que também pode ser interpretada como contratação indireta de pessoal.

O próprio Termo de Referência da licitação, no item 4.5.1 (Anexo I, Vol. 4, fls. 716), prevê a alocação de equipe de apoio administrativo direto à Gerência de Empreendimentos do Aeroporto Santos Dumont, denotando a existência de relação de subordinação do pessoal contratado a funcionários da INFRAERO, o que evidencia a irregularidade apontada.

Esclarecimentos Adicionais:

Manifestação do Órgão/Entidade: Preliminarmente, apresenta distinção entre contratação de serviços e contratação de mão-de-obra, sendo a primeira permitida pela Lei n.º 8.666/93 e a segunda vedada pela Constituição Federal. Para tal, transcreve trecho da doutrina de Hely Lopes Meirelles.

Alega que não se pode afirmar que a INFRAERO, por ter profissionais de engenharia em seu quadro permanente, estaria infringindo os princípios constitucionais do concurso público e da isonomia ao contratar serviços de fiscalização e consultoria técnica, uma vez que as atividades desenvolvidas pelos profissionais do quadro da empresa e as relativas aos serviços contratados seriam claramente diferenciadas.

Os serviços contratados por meio do TC 043-ST/2005/0062, apesar de serem serviços de engenharia, não poderiam ser considerados serviços comuns, passíveis de realização por qualquer engenheiro. Seriam necessários profissionais de

capacitação técnica atestada para o manuseio de atividades especializadas e com experiência comprovada em serviços de alta complexidade como os das obras no Aeroporto Santos Dumont. Um "concurso público, salvo se abrigasse cláusulas restritivas em seu Edital de Convocação, não poderia selecionar profissionais com essa experiência" (Anexo 2, fl. 186).

Segundo a INFRAERO, a área de engenharia não constituiria fundamentalmente atividade-fim da empresa, pois ela "não constrói obras para terceiros nem tem capacidade para construí-las, por não existir em seu patrimônio veículos, máquinas, equipamentos e ferramentas para essa finalidade" (Anexo 2, fl. 187). O objeto principal de atividade da empresa não seria a construção ou reforma de aeroportos e sim sua exploração comercial e industrial, residindo aí sua fonte de recursos. A área de engenharia, da mesma forma que as áreas de administração e financeira, deveria ser conceituada como parte das atividades executivas da INFRAERO, não como atividade-fim.

A INFRAERO questiona não só a eficácia como também a viabilidade econômica de contratação de profissionais para a realização dos serviços de fiscalização de obras por meio de concurso público, salientando que em tal atividade são necessários profissionais de experiência considerável, com elevado nível de especialização e de alto custo para a administração. Os mencionados serviços seriam transitórios, necessários apenas enquanto existirem obras em execução, de modo que incorporar tais profissionais ao quadro efetivo da empresa não seria razoável. Após o término das obras, restabelecidas as condições normais de trabalho da INFRAERO, esses profissionais de alto custo ou ficariam ociosos ou seriam aproveitados em atividades que poderiam ser executadas por qualquer outro profissional da área, ficando a empresa com encargo de profissionais maior do que a sua necessidade e com custo muito além do mercado.

Ao final, faz a seguinte consideração:

"Assim sendo, constatada a necessidade transitória da INFRAERO, a dificuldade de manter profissionais especializados no quadro da empresa, além do maior custo para o erário, e verificada a maior razoabilidade e eficiência em contratar os serviços técnicos profissionais especializados de fiscalização de obras, por meio de processo licitatório, a INFRAERO espera ver elididas as irregularidades apontadas sobre este contrato de Fiscalização, ora impugnado."

Avaliação Preliminar: A manifestação da INFRAERO discorreu apenas sobre a contratação de engenheiros, não fazendo qualquer menção ao pessoal alocado no apoio administrativo. Concordamos que se deve diferenciar contratação de serviços e contratação indireta de mão-de-obra, uma vez que apenas essa é vedada. Não obstante obras serem parte da rotina da INFRAERO, em razão da alegação de que se tratam de serviços que exigem qualificação diferenciada e de natureza transitória, acolhemos as justificativas apresentadas em relação a contração dos especialistas técnicos.

A Diretoria de Engenharia silenciou-se quanto ao pessoal alocado no apoio administrativo. As alegações apresentadas não podem ser aproveitadas para justificar essa situação específica. Considerando que o item 4.5.1 do Termo de Referência da licitação previu a alocação de equipe de apoio administrativo direto à Gerência de Empreendimentos do Aeroporto Santos Dumont, denotando a existência de subordinação direta do pessoal contratado a funcionários da INFRAERO, propomos a audiência dos responsáveis para a apresentação das razões de justificativa para esse ponto específico da contratação.

De forma coerente e temperada, a equipe do TCU acatou os argumentos da INFRAERO quanto à contratação de especialistas técnicos cuja *expertise* seja necessária em momentos específicos de uma obra ou serviço.

Todavia, remanesce a inadequação de recrutamento, por meio do referido instrumento contratual, de pessoal para prestar serviço de apoio administrativo. Circunstância não abordada pela empresa em sua defesa.

II. AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA – JUSCELINO KUBITSCHECK

O leitor perceberá que, na essência, algumas irregularidades listadas em detalhe para o Aeroporto Santos Dumont se repetem no Aeroporto Internacional de Brasília. Ao que parece, as ações foram bem coordenadas.

Nos autos do processo TC 12577/2006-5, o Tribunal de Contas da União fez, no período de 26/06/2006 a 07/07/2006, Levantamento de Auditoria nas obras de ampliação, reforma e modernização do Aeroporto Internacional de Brasília (Projeto Básico) – Plano de Trabalho (PT) 26781063 11F590053 (Expansão da Infra-Estrutura Aeroportuária do Aeroporto Internacional de Brasília).

Os analistas da 3ª Secretaria de Controle Externo do TCU (3ª Secex) produziram Relatório de Levantamento de Auditoria, em que apresentam importantes achados.

O primeiro achado listado pelos servidores do Tribunal é a existência de **sobrepreço de 122% (cento e vinte dois por cento) no orçamento base da ampliação do Aeroporto Internacional de Brasília**. A equipe recomendou a não-continuidade, em vista do grande risco de dano ao erário, caso esse orçamento seja utilizado na licitação para ampliação e reforma do aeroporto. A INFRAERO não se manifestou a respeito.

A **composição de BDI apresentada pela INFRAERO inclui indevidamente o Imposto de Renda Pessoa Jurídica (IRPJ), a Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSLL) e a Administração Local.** Conforme jurisprudência e doutrina consolidadas, esses itens não poderiam integrar o rol dos elemeotos que compõem o mencionado BDI. Referido achado é equivalente ao já apresentado no item referente ao Aeroporto Santos Dumont. Igualmente, a INFRAERO não se pronunciou sobre o achado.

Foi identificada a **incidência de BDI sobre equipamentos.**

> Por meio do Ofício CF nº 10283/DEAS/2006, de 26 de junho de 2006, o Assessor da Diretoria de Engenharia, Sr. Ivan Oliveira Souto, encaminhou a composição da Bonificação e Despesas Indiretas (BDI), considerados no orçamento de referência. De assinalar que são 3 (três) as Planilhas de Composição das Taxas de Bonificação e Despesas Indiretas, quais sejam: BDI I, no percentual de 35%, para obras e serviços de engenharia; BDI II, no percentual de 35%, para Serviços Técnicos Profissionais; e BDI III, no percentual de 29,2%, para fornecimento e montagem de equipamentos e sistemas especiais.
>
> PLANILHAS DE COMPOSIÇÃO DAS TAXAS DE BONIFICAÇÃO E DESPESAS INDIRETAS, BDI I, BDI II e BDI III.
>
> Grupo A - Despesas Indiretas
>
> BDI I e BDI II BDI III
>
> A 1 Administração Local 5.00 % 5.00%
>
> A 2 Administração Central 4,00 % 4,00%
>
> A 3 Seg. de Resp. Civil 0.80 % 0.80%
>
> A 4 Transp. de pessoal na obra 2,06% 0,01%
>
> A 5 Alimentação de pessoal 2,05% 0,01%
>
> A 6 Equips. de peq. porte, ferr. e EPI'S 1,00% 0,01%

Total do Grupo A 14,71% 9,63%

Grupo B - Benefícios

B 1 Lucro 8,00% 8,00%

Total do Grupo B 8,00% 8,00%

Grupo C - Impostos

C 1 PIS 0,65% 0,65%

C 2 COFINS 3,00% 3,00%

C 3 ISS 2,00% 2,00%

C 4 CSLL 2,00% 1,00%

C 5 CPMF 0,38% 0,38%

C 6 IRPJ 1,20% 1,20%

Total do Grupo C 8,23% 8,23%

Total BDI 35,00% 29,02%

Sucede que, analisando o Orçamento Analítico, com suas composições de preços, percebe-se claramente que foi utilizada somente uma taxa de BDI tanto para obras civis como para equipamentos. Importa destacar que a contratação de obras civis conjuntamente com fornecimento de equipamentos além de ocasionar restrição à competitividade, provocará prejuízo ao interesse público, visto que, sobre essa fração composta por equipamentos/sistemas incidirá a taxa de 35% referente a BDI, ônus que inexistiria caso fosse contratado/adquirido de forma distinta (Acórdão nº 159/2003 e 446/2005). No presente caso, o rol de equipamentos/sistemas que mereceriam receber tratamento diferenciado no que tange a aplicação de BDI, compõem se de: elevadores, sistemas de ar condicionado, pontes de embarque, entre outros.

Questionado a respeito desse assunto, o Assessor da Diretoria de Engenharia argumentou que malgrado na Informação Padronizada apresentada pela INFRAERO constar taxa de BDI diferenciada para fornecimento e montagem de equipamentos e sistemas especiais, no orçamento de referência foi utilizado somente uma

taxa de BDI de 35%, tanto para obras civis como para equipamentos. Consoante o Assessor da Diretoria de Engenharia, Sr. Ivan Oliveira Souto, tal distorção será corrigida quando da edição do edital da concorrência para as Obras Complementares de Ampliação do Terminal de Passageiros Satélite Sul, Central de Utilidades, ocasião em que será exigido um BDI diferenciado para equipamentos. Alegou, ainda, que ao se elaborar um orçamento de uma obra, torna-se impossível prever quais equipamentos serão subcontratados, razão pela qual foi implementada a incidência de 35% linearmente sobre todos os itens do orçamento. Dissentindo do raciocínio discorrido, entendemos que tal argumentação carece de amparo, visto que indubitavelmente em diversas licitações anteriores a INFRAERO não fez qualquer distinção de taxas de BDI para obras civis e para equipamentos. Por oportuno, cumpre consignar que ao se aplicar a taxa de BDI sobre equipamentos estar-se-á gerando um acréscimo indevido de despesa, uma vez que o preço total relativo a equipamentos sem BDI será certamente inferior ao preço total com BDI.

Tendo em vista que em uma licitação distinta para aquisição de equipamentos, o BDI incidente sobre os mesmos seria bem inferior ao BDI total da obra (35%), ou, quiçá inexistente, avistamos que cabe, a nosso ver, questionar o gestor acerca da não adoção de taxas distintas para aquisição de equipamentos.

É recomendável o prosseguimento da obra ou serviço ? Não

Justificativa: Há grande risco de dano ao Erário caso seja utilizado BDI de 35% nas aquisições de equipamentos verificadas no orçamento base elaborado para a licitação da Ampliação e Reforma do Aeroporto Internacional de Brasília.

Esclarecimentos Adicionais:

Manifestação do Órgão/Entidade: Em cumprimento ao art. 103, § 1°, inciso VII, da Lei n° 11.178/2005 c/c o item 9.15.1 do Acórdão n° 307/2006 - TCU - Plenário, encaminhamos por meio

> do Ofício nº 01-839/2006 - Equipe de Auditoria, datado de 31 de setembro de 2006, conforme aviso de recebimento acostado aos autos, o relatório preliminar do levantamento de auditoria realizado nas obras de Ampliação,
>
> Reforma e Modernização do Aeroporto Internacional de Brasília (Projeto Básico), no período de 26/06/2006 a 07/07/2006, com vistas a colher, no prazo improrrogável de 5 (cinco) dias, manifestação prévia dessa Empresa a respeito dos indícios de irregularidades apontadas.
>
> Contudo, decorrido o prazo improrrogável de 05 (cinco) dias a empresa não se manifestou.
>
> **Avaliação Preliminar:** Considerando que a INFRAERO não se manifestou, mantêm-se os indícios anteriormente apontados e a irregularidade, inclusive quanto ao tipo e classificação.
>
> **INDÍCIO MODIFICADO:** AC-644-15/2007 - Plenário, item 9.5 - (18/04/2007)
>
> Item 6 do voto condutor do Ac 644/2007: " Pelas razões expostas no relatório precedente, a 3ª Secex considerou os argumentos trazidos aos autos pelos responsáveis insuficientes para elidirem as irregularidades aqui tratadas, exceção feita à questão dos encargos sociais e trabalhistas. Por pertinente, incorporo a análise efetuada pela unidade técnica às minhas razões de decidir."

Outro achado refere-se às pontes de embarque. O Tribunal considerou **excessivo o custo para aquisição de sete dessas pontes para o Satélite Sul do Aeroporto Internacional de Brasília**. A INFRAERO foi instada a se manifestar, mas não apresentou argumentos que elidissem as inconsistências apontadas.

> De acordo com a planilha elaborada pela empresa Themag, verificamos que para demonstrar o custo da futura aquisição a empresa apresenta a incidência de 65% de Impostos e Taxas sobre o valor do objeto a ser contratado e 15% de Despesas

Administrativas. Acontece que ao analisarmos a planilha encaminhada à equipe de auditoria detalhando os custos das pontes de embarque, não conseguimos encontrar correlação entre os valores das duas planilhas. O somatório dos Impostos e Taxas, de acordo com o demonstrativo detalhado dos custos, não atinge o montante de 65% e sequer são apresentados custos que poderiam ser interpretados como Despesas Administrativas que refletiriam um custo adicional de 15% sobre o objeto.

Para se chegar ao valor resultante da aplicação do percentual de 65%, somatório dos impostos e taxas envolvidos na contratação, é apresentado como valor referencial R$ 7.220.811,00, fruto do somatório dos seguintes itens: Passarela de embarque TPS SUL, Sistema Operacional 400 Hz, Montagem e Comissionamento, Treinamento e Suprimento. Na planilha em que constam os custos detalhados, é apresentado como valor FOB R$ 7.220.808,00, e posteriormente são apresentados custos referentes a Treinamento de manutenção, Peças Sobressalentes, Gerenciamento de Instalação e Montagem e Manutenção Preventiva, dentre outros. O valor FOB não pode ser o mesmo do apresentado como sendo o valor resultante da soma dos custos da passarela de embarque, dos sistemas operacionais, da montagem e comissionamento, treinamento e suprimento. Como o valor FOB tem que ser menor e é a partir dele que os demais custos são calculados, pelo menos a maioria, o valor total do demonstrativo de custos apresentado, considerando os itens existentes, como: Frete Internacional, Seguro Internacional, Imposto de Importação etc.; não pode ser o mesmo do encontrado na planilha inicialmente elaborada pela empresa Themag.

Ademais, cumpre destacar que consta do orçamento sintético elaborado pela empresa Themag (item 07.02.220.00.00), a aquisição de 13 sistemas operacionais para as pontes de embarque já existentes. O valor unitário para esse item é: R$ 531.354,22. De

acordo com planilha que consta do orçamento, o custo unitário para os sistemas operacionais é R$ 207.429,00 e aplicados os percentuais de 65% de Impostos e Taxas, 15% de Despesas Administrativas e BDI de 35%, chegamos ao custo unitário final de R$ 531.354,22. Entretanto, analisando a planilha detalhada de custos para as pontes de embarque, entendemos que alguns custos podem não ser os mesmos, isto é, o imposto de importação pode ter uma alíquota diferenciada, o frete, tanto o internacional quanto o nacional, podem representar um percentual de custo menor, até porque, s.m.j, esses itens não deveriam ser calculados como um percentual sobre o valor do objeto porque o que é considerado nesse tipo de serviço é o peso, volume e destino do objeto a ser transportado e não o seu valor, dentre outros itens.

Concluímos que a única semelhança entre as duas planilhas, a que consta do orçamento e a posteriormente apresentada detalhando os custos da aquisição, é quanto ao valor total estimado para a contratação, R$ 18.497.009,98. Com isso, não podemos considerar como válidos os custos apresentados pela empresa Themag para a aquisição das pontes de embarque e sistemas operacionais.

Ressaltamos que o valor preliminarmente orçado é de R$ 18.497.009,98, aproximadamente R$ 2.642.428,90 por ponte de embarque.

Verificamos que na Concorrência Internacional 020/DADL/SEDE/97, realizada com o objetivo de adquirir 16 pontes de embarque para os Aeroportos de Brasília, Porto Alegre e Natal, o valor de aquisição das pontes de embarque foi consideravelmente inferior.

De acordo com documento do citado processo licitatório, o valor orçado no caso das passarelas do Aeroporto Internacional de Brasília, à época, foi de R$ 913.250,00. Consta orçamento elaborado pela Seção de Orçamentos - DEEP/INFRAERO, com

os seguintes valores unitários: Pontes de Embarque Elevatórias - 220.000,00; Pontes de Embarque Telescópica - 330.000,00.

Considerando que para Brasília estava previsto a entrega de 01 Ponte de Embarque Elevatória e duas Pontes de Embarque Telescópicas, e a cotação do dólar à época - setembro de 1997, conclui-se que o valor orçado pela INFRAERO está em dólar americano, visto que estava previsto, ainda, peças de reposição que foram cotadas separadamente.

Conforme documento extraído do citado processo licitatório, o preço unitário da ponte de embarque tipo elevatória para Brasília, apresentado pela empresa que sagrou-se vencedora, foi de U$ 301.135,63, e para a ponte de embarque tipo telescópica, o preço unitário foi de U$ 338.393,58. Não está incluído nesses valores o preço oferecido para reposição de peças, que foi cotado separadamente.

Confrontando os dados existentes do documento elaborado pela empresa Themag Engenharia e Gerenciamento Ltda. com referida concorrência internacional, mais especificamente quanto as características particulares das pontes de embarque, bem como as características mecânicas, verificamos que nesta oportunidade está previsto a aquisição apenas de pontes de embarque do tipo elevatórias e com as mesmas características daquelas adquiridas por meio da Concorrência Internacional nº 020/DADL/SEDE/97.

Logo, carece de esclarecimentos a cotação realizada pela empresa Themag Engenharia e Gerenciamentos Ltda., visto que as pontes de embarque cotadas possuem as mesmas características das pontes de embarque do tipo elevatória adquiridas por meio da Concorrência Internacional nº 020/DADL/SEDE/97, mas por um custo de aquisição aproximadamente 4 vezes maior. Se convertermos U$ 301.135,63 em reais, à data da elaboração do orçamento pela Themag, 30/12/2005, chegamos ao valor aproximado de R$ 705.000,00, valor bem inferior aos R$

> 2.642.428,90 cotados pela empresa, conforme demonstrado anteriormente.
>
> Portanto, concluímos que a INFRAERO deve prestar esclarecimentos :
>
> I - Quanto ao valor orçado pela empresa Themag Engenharia e Gerenciamento Ltda. para a aquisição de 07 (sete) pontes de embarque para o Satélite Sul - Aeroporto Internacional de Brasília, justificar os valores constantes do demonstrativo de custos apresentado à equipe e apresentar memórias de cálculo e/ou referências utilizadas para todos os itens da planilha.
>
> II - Quanto ao valor orçado pela empresa Themag Engenharia e Gerenciamento Ltda. para a aquisição de 13 (treze) sistemas operacionais para as pontes de embarque já existentes no Aeroporto Internacional de Brasília, justificar a aplicação do percentual de 65% de Impostos e Taxas, 15% de Despesas Administrativas e 35% de BDI, apresentando planilha detalhada de cálculo com as referências utilizadas para todos os custos envolvidos na contratação.

A **indicação de marca para a aquisição de bens móveis (mobiliário)** caracteriza outra impropriedade trazida a lume. Mais uma vez, a INFRAERO ficou silente.

> Verificamos nos orçamentos apresentados, como no referente ao Terminal de Passageiros - Satélite Sul - Ampliação do Setor G, item 4.03.104.00.00, a inclusão de itens referentes a bens móveis (mobiliário) a serem incorporados nas respectivas áreas. Como exemplo citamos: mobiliário consistente em 744 poltronas, marca Charles & Ray Eames (GAE) – forração de plástico expandido espessura 0,8mm, ao custo unitário de R$ 3.100,75 (três mil, cem reis, e setenta e cinco centavos), e 232 cadeiras Lolita, cunha com braços, base 4 pernas em tubo cromado, ao preço unitário de R$

1.015,20 (um mil e quinze reais e vinte centavos). O custo estimado para esses dois itens é de aproximadamente R$ 2.542.242,48.

Consideramos indevida a licitação conjunta para aquisição de bens móveis (Mobiliário) e realização de obras e serviços de engenharia, tendo em vista o melhor aproveitamento dos recursos disponíveis no mercado e a ampliação da competitividade, sem perda da economia de escala, nos termos do art. 23, §§ 1º e 2º da Lei 8666/93. Note-se que, na presente situação, talvez não fosse sequer o caso de se falar em parcelamento do objeto, mas de licitação de objetos distintos.

Outro indício de irregularidade verificado foi a indicação de marca, como no citado exemplo. Tal procedimento, a princípio, infringe o estatuto das Licitações que veda a preferência de marca nos seguintes momentos da Lei nº 8.666/93: art. 15, § 7º, inciso I e art. 25, inciso I. Há que se notar o cometimento de infração ao princípio da isonomia e restrição ao caráter competitivo do certame, ao especificar marcas para os mencionados móveis, vedando, dessa forma, a possibilidade dos licitantes ofertarem bens alternativos.

Nos termos do Acórdão 1292/2003 - Plenário, deve ser observado o disposto no art. 15, § 7º, Inciso I, da Lei n.º 8.666/93, limitando a indicação de marca aos casos em que justificativas técnicas, devidamente embasadas e formalizadas, demonstrem que a alternativa adotada é a mais vantajosa e a única que atende às necessidades da Administração.

Portanto, concluímos que a INFRAERO deve prestar os seguintes esclarecimentos:

I - Justificativas para não realização licitações distintas para aquisição dos bens móveis (mobiliário) previstos no orçamento elaborado pela empresa Themag Engenharia e Gerenciamento Ltda;

II - Justificativas para a indicação de marca em itens do orçamento, apresentando as referências utilizadas para estimar o custo unitário dos seguintes itens: Poltrona Charles Eames (GAE) - forração de plástico expandido esp. – 0,8mm e Cadeira Lolita, cunha com braços, base 4 pernas em tubo cromado.

É recomendável o prosseguimento da obra ou serviço ? Não

Justificativa: Risco de infração a Lei de Licitações e Contratos.

Esclarecimentos Adicionais:

Manifestação do Órgão/Entidade: Em cumprimento ao art. 103, § 1º, inciso VII, da Lei nº 11.178/2005 c/c o item 9.15.1 do Acórdão nº 307/2006 - TCU - Plenário, encaminhamos por meio do Ofício nº 01-839/2006 - Equipe de Auditoria, datado de 31 de setembro de 2006, conforme aviso de recebimento acostado aos autos, o relatório preliminar do levantamento de auditoria realizado nas obras de Ampliação,

Reforma e Modernização do Aeroporto Internacional de Brasília (Projeto Básico), no período de 26/06/2006 a 07/07/2006, com vistas a colher, no prazo improrrogável de 5 (cinco) dias, manifestação prévia dessa Empresa a respeito dos indícios de irregularidades apontadas.

Contudo, decorrido o prazo improrrogável de 05 (cinco) dias a empresa não se manifestou.

Avaliação Preliminar: Considerando que a INFRAERO não se manifestou, mantêm-se os indícios e irregularidades anteriormente apontados, inclusive quanto ao tipo e classificação.

INDÍCIO MODIFICADO: AC-644-15/2007 - Plenário, item 9.5 - (18/04/2007)

Item 6 do voto condutor do Ac 644/2007: " Pelas razões expostas no relatório precedente, a 3ª Secex considerou os argumentos trazidos aos autos pelos responsáveis insuficientes para elidirem as irregularidades aqui tratadas, exceção feita à questão dos

encargos sociais e trabalhistas. Por pertinente, incorporo a análise efetuada pela unidade técnica às minhas razões de decidir."

Julgo oportuno reproduzir *in totum* trecho do Relatório de Levantamento de Auditoria que, segregadamente, aborda dois temas relevantes: a) o não-parcelamento do objeto da licitação, em regra, recomendável para ampliar a competitividade; e b) a contratação do projeto básico para o Aeroporto de Brasília.

Falta de parcelamento do objeto.

Muito embora não possamos ainda afirmar que a ampliação do Aeroporto Internacional de Brasília, com a construção do Satélite Sul, reforma do Satélite Norte, ampliação do Viaduto de Acesso ao Terminal de Passageiros, dentre outras obras, será realizada em único processo licitatório, sem o parcelamento do objeto, por não termos o Edital publicado, tampouco a minuta do Edital, concluimos que pelo orçamento apresentado pela empresa Themag Engenharia e Gerenciamento Ltda., que traz, por exemplo, os equipamentos necessários orçados conjuntamente com as obras de engenharia, somado às últimas licitações realizadas pela INFRAERO para reforma e ampliação de aeroportos, a INFRAERO almeja promover a realização do empreendimento sem parcelar o objeto.

De início, registramos que, *a priori*, o objeto é composto de vários itens, com independência entre os serviços a serem prestados, pelo menos em parte deles.

Recentemente, julgado deste Tribunal, Acórdão 1692/2004 - Plenário, permitiu que a INFRAERO realizasse licitações para reforma e ampliação de aeroportos de forma única, sem a divisão do objeto.

Conforme observamos na referida decisão, a INFRAERO informa que licitar obras de reforma e ampliação de aeroportos sem parcelamento do objeto tem por finalidade:

a) Otimização do canteiro de obras, gerando economia e um melhor controle do fluxo de pessoal, equipamentos e materiais;

b) Melhor gerenciamento do empreendimento com a garantia de apoio logístico único para a execução das obras e da aplicação de ferramentas gerenciais comuns para o controle do empreendimento;

c) Diminuição de interferências, resultante de um único planejamento de obras, reduzindo-se a possibilidade de atrasos em etapas sob a responsabilidade de uma contratada em função da atuação da outra.

A decisão da INFRAERO está fundamentada em parecer técnico, elaborado pelo engenheiro Theodósio Pereira da Silva, e pelo parecer do Jurista Antônio Carlos Cintra do Amaral, contratados pela INFRAERO com o objetivo específico de emitir opinião sobre a execução de obras aeroportuárias.

O engenheiro Theodósio Pereira da Silva conclui que obras aeroportuárias são obras de alta complexidade técnica, dependentes de tecnologia sofisticada e de domínio restrito, executadas quase sempre com o Aeroporto em operação as quais, em razão destas particularidades e do longo prazo de sua execução, permitem que sejam adotadas soluções alternativas de plano de ataque, de planejamento e de projeto que podem interferir diretamente na qualidade, produtividade, rendimento, durabilidade e confiabilidade do empreendimento.

Já o Jurista Antônio Carlos Cintra do Amaral é do seguinte entendimento:

"As obras, serviços e compras contratadas pela Administração devem ser divididas em tantas parcelas quantas se comprovarem técnica e economicamente viáveis. Isso com vista à ampliação do mercado, sem perda da economia de escala (§1° do art. 23 da Lei 8666/93).

No que se refere a obras, porém, nem sempre esse parcelamento é tecnicamente viável. As obras a serem executadas podem constituir um conjunto, indissociável. Ou seja: podem ser elementos de um sistema e a complexidade de um sistema não corresponde ao mero somatório de seus elementos. Os sistemas têm características próprias, distintas das características de seus elementos, considerados isoladamente.

...

Não se trata, portanto, em certos casos, de construir obras isoladas, mas de realizar um empreendimento, visto como um sistema, em que as obras a serem construídas são elementos sistêmicos. A contratação do conjunto das obras, mediante realização de uma única licitação, preserva, ainda, a economia de escala. Atende ao princípio da economicidade, sem ferir o da isonomia. É razoável. Reveste-se, portanto, da necessária legalidade."

Na oportunidade, conforme consta do Acórdão 1692/2004-Plenário, concluiu-se que a decisão da INFRAERO de licitar as obras como um todo estava coerente com a jurisprudência do Tribunal e com o disposto no § 1º do art. 23 da Lei 8666/93, por estar técnica e economicamente justificada.

Entretanto, por considerarmos que as justificativas apresentadas pela INFRAERO naquela oportunidade, no mínimo em parte, não se aplicam ao presente caso, entendemos que, pelos motivos a seguir demonstrados, a ampliação do Aeroporto Internacional de Brasília, com a construção do Satélite Sul, reforma do Satélite Norte, ampliação do Viaduto de Acesso ao Terminal de passageiros, dentre outras obras, deve ter seu objeto parcelado em tantas partes quanto técnica e economicamente viáveis, nos termos da Decisão 393/94 - Plenário.

De fato, seria aceito o não-parcelamento do empreendimento caso estivesse explicitamente demonstrado que as interferências de

uma obra em outra poderiam comprometer suas execuções ou a segurança e a qualidade dos serviços prestados no Terminal de Passageiros do AIB. O objeto seria, então, indissociável, dada a interdependência entre seus componentes, seria como o Jurista Antônio Carlos Cintra do Amaral classificou, um sistema.

Acontece que, pelo que consta, as obras, ou pelo menos parte delas, são independentes umas das outras.

Não se pode concluir que a ampliação do viaduto de acesso, por exemplo, pode interferir na execução das outras obras previstas na atual ampliação do Aeroporto Internacional de Brasília. O que temos no objeto a ser licitado são obras civis de complexidades diferenciadas, que constituem, cada uma em si, serviços de especialidades diversas que podem ser executados por diversas e diferentes empresas, obedecendo às peculiaridades tecnológicas de cada obra, bem como as necessidades de interdependências para funcionamento porventura existentes entre algumas delas. As características do objeto nos leva a concluir que existe autonomia entre as diversas estruturas e serviços que o compõem.

A dificuldade de gerenciamento, em vista da difícil integração entre os contratados, igualmente não pode servir de motivo para o não-parcelamento, tendo em vista a independência entre boa parte das obras a serem realizadas. Nestes casos não há o que se falar em integração entre os contratados.

A integração entre os contratados ocorrerá, por exemplo, no caso de licitarmos separadamente os sistemas e equipamentos previstos, o que entendemos ser possível e recomendável. Nesse caso, e em outros em que se mostrar técnica e economicamente viável o parcelamento do objeto, porém com possibilidade de interferência entre os contratados, possibilitando dificuldades de gerenciamento, torna-se necessário a definição das responsabilidades pela integração das obras, dos sistemas e/ou equipamentos com todo o empreendimento já no lançamento do

certame licitatório. Ademais, há também a possibilidade de licitação paralela para a contratação de empresa responsável pela fiscalização da execução das obras.

Da análise do documento que define as características técnicas principais e os demais requisitos básicos necessários para a aquisição e colocação em serviço comercial de sete (07) pontes de embarque completas, incluindo todos os acessórios e peças necessários à sua operação e perfeito funcionamento, a ser instalada no Satélite Sul do Aeroporto Internacional de Brasília, DF, verificamos que já está previsto a cooperação da futura Contratada com outras firmas que venham a participar da obra, evidenciando que o objeto será parcelado e caso esse parcelamento não ocorra no processo licitatório ocorrerá por meio de subcontratações. De acordo com o referido documento, está previsto até o fornecimento pela Contratada às outras partes envolvidas, desenhos com detalhes da instalação, de modo a permitir o melhor desempenho dos serviços, conforme demonstrado abaixo:

"2.8 Cooperação com outras partes envolvidas na obra

A Contratada cooperará de maneira ampla com a Contratante e todas as outras firmas que venham a participar da obra, devendo fornecer todo o tipo de informação, de modo a permitir e auxiliar o trabalho das outras partes.

Caso haja interferências de serviço com outros, a Contratada oferecerá toda a cooperação e coordenará junto com a fiscalização, os horários de serviços, de modo a compatibilizar as partes envolvidas.

A Contratada fornecerá às outras partes envolvidas, caso necessário, desenhos com detalhes da instalação, de modo a permitir o melhor desempenho dos serviços."

Ressaltamos que caso o empreendimento seja licitado conjuntamente, é evidente que nenhuma empresa terá todas as

qnalificações necessárias para executar o objeto sozinha, o que torna necessário a participação de consórcios, fora as subcontratações que são comumente aceitas. Com isso, há a execução do empreendimento por várias empresas, as integrantes do consórcio vencedor e as por ele subcontratadas, demonstrando que o objeto tem natureza divisível e será na prática "parcelado". Como já citado anteriormente, o risco de a Administração ficar responsável por todo o gerenciamento da integração e os contratados, não pode ser alegado como razão para o não-parcelamento, visto que a Administração dispõe de ferramentas para contornar e evitar eventuais insucessos.

Quanto à contratação de fornecimento de equipamentos de forma agregada com as obra civis, verifica-se que a parcela de valor relativa aos equipamentos constitui percentual expressivo no orçamento elaborado para a contratação de empreendimento, e sobre essa parcela incide BDI (Bonificação e Despesas Indiretas), a principio de 35%, possivelmente inexistente no caso de licitações distintas. É evidente que economicamente seria mais vantajoso para a Administração a realização de licitações distintas para equipamentos. Se tecnicamente é inviável, a INFRAERO precisa demonstrar isso, com base em estudo pormenorizado.

Caso a INFRAERO venha a licitar de forma parcelada o presente objeto, torna-se inaplicável, pelo menos para diversos itens presentes no objeto, a aplicação do tipo de licitação "técnica e preços", que vem sendo adotado pela INFRAERO nas obras de reforma e ampliação de aeroportos. Com isso, itens que seriam, s.m.j, indevidamente incluídos no certame pelo tipo técnica e preço, passarão a ser licitados pelo menor preço, sem que isso comprometa a qualidade das obras.

Portanto, entendemos que deve ser determinado à INFRAERO que elabore estudo detalhado e conclusivo sobre quais itens do presente objeto necessitam ser licitados conjuntamente por

questões de ordem técnica e/ou econômica, com base na legislação e nas deliberações deste Tribunal, de modo que venha a realizar o fracionamento do objeto e conseqüente procedimentos licitatórios distintos para aqueles que demonstrarem ser técnica e economicamente viáveis.

Projeto Básico

Foi levado a efeito, pela INFRAERO, um procedimento licitatório simplificado, na modalidade convite, Edital nº 001/DAAG/SEDE/2005, para contratação de prestação de serviços de engenharia para complementação do projeto básico e elaboração dos documentos básicos das obras do corredor e satélite sul do Aeroporto Internacional de Brasília/DF - Presidente Juscelino Kubitschek. Sagrou-se vencedora do certame a empresa Themag Engenharia e Gerenciamento Ltda. O valor da contratação foi de R$ 134.317,00 (cento e trinta e quatro mil, trezentos e dezessete reais), com prazo de execução de 150 dias, a contar da expedição da Ordem de Serviço, que se deu em 27/04/2005. Cabe destacar que no objeto do Convite nº 001/DAAG/SEDE/2005 consta que estar-se-á contratando empresa para prestação de serviços de engenharia para complementação do projeto básico. Questionado sobre a que se refere tal complementação de projeto básico, o Sr. Francisco Erivan de Albuquerque, gestor do contrato, asseverou que para construção do Satélite Sul serão aproveitados os projetos básicos já existentes, que serviram para construção do Satélite Norte, com as alterações pertinentes. Para tanto, conforme consta da CF nº 4837/DEEP(EPPJ)/2005, de 27/04/2005, foram autorizados os seguintes serviços para iniciar a execução do objeto contratado: a) Digitalização dos documentos de projeto existentes nos arquivos da INFRAERO; b) Complementação dos projetos básicos existentes do Corredor (Setor F) e Satélite Sul (Setor G); c) Elaboração dos projetos básicos da Subestação Elétrica, Central

de Água Gelada e Pavimento Rígido do Pátio de Aeronaves; d) Elaboração de Documentos Básicos de Licitação das obras.

A unidade técnica da Corte de Contas sugeriu o chamamento ao processo dos responsáveis pelas irregularidades.

III. AEROPORTO DE CONGONHAS – SÃO PAULO (SP)

As obras de melhorias no Aeroporto de Congonhas, iniciadas em 2004, foram marcadas por diversas irregularidades, concernentes tanto ao procedimento licitatório que antecedeu a celebração do contrato com o consórcio das empresas OAS, Camargo Correa e Galvão Engenharia, quanto à própria execução dos serviços. A maioria delas corresponde a vícios identificados nas obras dos aeroportos vistos anteriormente.

As irregularidades encontradas na elaboração do processo licitatório indicam uma ação deliberada para restringir o caráter competitivo da licitação e introduzir elementos subjetivos na avaliação das propostas, o que aponta para o direcionamento do certame.

A formatação concebida pela INFRAERO para o processo licitatório, que incluiu a realização de uma etapa de pré-qualificação, provocou uma injustificável restrição do número de empresas consideradas capazes de participar do certame. Essa restrição violou as disposições da legislação específica da matéria, que admite a pré-qualificação apenas quando as características do objeto licitado demandarem uma qualificação especial dos proponentes. As obras licitadas, embora de grande vulto, não apresentaram exigências de especialização em nível de complexidade compatível com a necessidade de avaliação prévia dos proponentes.

Com respeito a essas obras, auditoria do Tribunal de Contas da União revelou as seguintes irregularidades: utilização do tipo de licitação "técnica e preço" sem respaldo legal, utilização de critérios subjetivos de avaliação e pontuação na parcela referente à técnica a ser empregada, e a fixação indireta de preços mínimos e de critérios que tornam praticamente irrelevante a proposta de preços, limitando, no certame, a avaliação das propostas ao seu aspecto técnico.

Temos, portanto, que a licitação dessas obras, que envolvem serviços que não têm natureza predominantemente intelectual, deveria ter sido realizada de acordo com os critérios de avaliação das licitações do tipo "melhor preço", que proporcionam uma disputa com base no custo das propostas oferecidas pelos licitantes. Contrariando as determinações legais, a INFRAERO adotou o tipo "técnica e preço" e, além disso, introduziu elementos de avaliação que implicaram a fixação de um preço mínimo e deram peso desproporcional à parte técnica das propostas. Dessa sorte, não se observaram os preceitos da boa gestão de recursos públicos e da seleção da proposta mais vantajosa para a Administração na escolha das empresas executoras de um contrato de R$ 188.509.409,00 (cento e oitenta e oito milhões, quinhentos e nove mil, quatrocentos e nove reais).

Com relação à execução da obra, a auditoria empreendida pelo TCU verificou a existência de sobrepreço nos custos de insumos com relação a valores de referência que implicariam em um superfaturamento da ordem de 25,15% do valor total dos itens avaliados. Dentre os itens que apresentaram sobrepreço, é emblemático o caso das pontes de embarque, cujo valor de referência adotado pelo TCU é de R$ 630.209,11 (seiscentos e trinta mil, duzentos e nove reais e onze centavos), mas que foram orçadas no contrato em R$ 2.218.665,62 (dois milhões, duzentos e dezoito mil, seiscentos e sessenta e cinco reais e sessenta e dois centavos), o que representa um acréscimo de 252,05%.

Além disso, o consórcio que executou a obra subcontratou, com a anuência da INFRAERO, a elaboração do projeto executivo à empresa PLANORCON, que já havia elaborado o projeto básico da obra, descumprindo, assim, determinação do art. 9º da Lei de Licitações, que veda a participação do autor do projeto básico na execução da obra.

IV. AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO PAULO – GUARULHOS (SP)

A obra de revitalização do sistema de pátios e pistas do Aeroporto Internacional de Guarulhos, orçada em R$ 270.374.856,15 (duzentos e setenta milhões, trezentos e setenta e quatro mil, oitocentos e cinqüenta e seis reais e quinze centavos), foi iniciada em 2005 – e ainda não concluída – pelo consórcio formado pelas empresas Queiroz Galvão, Constran e Serveng. Nesta obra, auditoria do TCU verificou um sobrepreço de 25,2% com relação aos valores de referência, que representam cerca de R$ 54.000.000,00 (cinqüenta e quatro milhões de reais).

O relatório de auditoria do TCU aponta, ainda, a deficiência dos projetos básicos da obra na caracterização de seus componentes. Trata-se de irregularidade grave, pois a existência de projetos básicos adequados é condição essencial para garantir a viabilidade técnica dos serviços, bem como para avaliar o custo da obra e definir o seu prazo de execução. Deficiências no projeto básico provocam uma situação em que não existe identidade entre o objeto licitado e a obra executada, em flagrante burla ao preceito constitucional que vincula as contratações públicas a um processo licitatório que garanta isonomia entre os participantes e vise à seleção da proposta mais vantajosa para a Administração. Ademais, a insuficiência dos projetos básicos implica a necessidade de se

promover alterações na execução dos serviços, abrindo a possibilidade de desvio de recursos públicos.

O processo licitatório para contratação da construção do Terminal de Passageiros TPS-3, do Viaduto, Sistema Viário Interno, Edifício Garagem, Pátio de Estacionamento de Aeronaves e Elaboração de Projetos Executivos, orçado pela INFRAERO em R$ 1.126.345.752,05 (um bilhão, cento e vinte e seis milhões, trezentos e quarenta e cinco mil, setecentos e cinqüenta e dois reais e cinco centavos) foi adiado *sine die*, em razão de diversas irregularidades presentes, que foram apontadas em auditoria efetuada pelo TCU. Algumas das irregularidades envolvem a violação de preceitos de Direito Financeiro, como o início do processo licitatório sem a correspondente previsão dos recursos financeiros para pagamento do contrato e a ausência de inclusão desses recursos no orçamento de investimentos da INFRAERO.

Outra irregularidade verificada foi a autorização para que a licitação dessa ampla gama de serviços de engenharia fosse efetuada em conjunto, para a celebração de um único contrato, o que impõe uma limitação extrema do universo de empresas que reúnem condições para executar o serviço, em razão do vulto do empreendimento e da diversidade de atividades envolvidas. De fato, ainda que se admita a formação de consórcios entre empresas, apenas um número muito reduzido de organizações no país pode mobilizar recursos para realizar obras avaliadas em mais de um bilhão de reais.

Essa medida restritiva da concorrência contraria disposição expressa da Lei nº 8.666, de 1993, constante de seu art. 23, § 1º, pela qual *as obras, serviços e compras efetuadas pela administração serão divididas em tantas parcelas quantas se comprovarem técnica e economicamente viáveis, procedendo-se à licitação com vistas ao melhor aproveitamento dos recursos disponíveis no*

mercado e à ampliação da competitividade, sem perda da economia de escala. Com efeito, a divisão do objeto da licitação do aeroporto de Guarulhos provocaria um aumento do número de empresas aptas a participar do certame, incrementando a competição, o que resultaria em melhor aplicação dos recursos públicos.

Outra irregularidade, ainda mais restritiva ao caráter competitivo do certame, foi a adoção do procedimento de pré-qualificação. Além disso, o edital da concorrência em questão introduziu critérios e fórmulas que fixaram, ainda que de forma indireta, um preço mínimo para as propostas e concederam um peso desproporcional a sua parte técnica, tornando irrelevante o preço como elemento de seleção. Para completar, foram identificados, no orçamento básico, diversos serviços com sobrepreço em relação aos valores de referência.

V. AEROPORTO INTERNACIONAL DE VIRACOPOS – CAMPINAS (SP)

As obras realizadas para a ampliação do Aeroporto de Viracopos, em Campinas, apresentaram diversas irregularidades, que são objeto de investigações conduzidas pelo Ministério Público Federal, no âmbito de inquéritos civis públicos. Foram identificadas irregularidades nos contratos firmados com a empresa Talude Comercial e Construtora Ltda., para execução de obras de infra-estrutura do sistema viário, da área de carga e da área de apoio do aeroporto, com o consórcio das empresas Talude e PEM Engenharia, para execução de obras e serviços de engenharia do edifício administrativo, dos anexos de serviços e da passarela do Terminal de Cargas, e com a empresa Gutierrez Empreendimentos e Participações Ltda., para implantação de nova subestação elétrica principal do aeroporto.

As irregularidades mais flagrantes presentes na execução dos contratos foram pagamentos por serviços não realizados, que evidenciam a implantação de um esquema de desvio de recursos da INFRAERO. Os recursos eram desviados por meio de fraude na medição da execução dos contratos e pela prática de concessão de adiantamentos aos fornecedores, sem amparo legal ou contratual. A própria INFRAERO reconhece que esse esquema existiu. De fato, a Sindicância nº 002/SEDE/2002, apurou desvios no valor total de R$ 3.530.998,74 (três milhões, quinhentos e trinta mil, novecentos e noventa e oito reais e setenta e quatro centavos). Outras irregularidades verificadas nas obras do Aeroporto de Viracopos relacionam-se com a falta de coerência entre o projeto básico, que deveria servir de referência para a licitação, e o projeto executivo da obra. Tal incompatibilidade resulta em alterações substanciais no contrato, que freqüentemente superam os limites legais, ou sequer têm relação com o objeto inicialmente licitado.

O sistema de controle interno da INFRAERO revelou-se de tal maneira ineficiente para coibir tais fraudes, que o Ministério Público Federal, no curso da investigação das obras supracitadas, formulou recomendação à empresa para que implantasse um sistema de controle rigoroso, de forma a evitar a aprovação de medições de serviços que não tenham sido executados pela empresa contratada, bem como de deixar de efetuar adiantamentos de pagamento, sob qualquer forma, haja vista a inexistência de previsão legal.

O Ministério Público recomendou à INFRAERO, ainda, o exercício de controle eficiente para evitar modificações de projeto, de especificações e de quantidades durante o cumprimento dos contratos, e a observância dos requisitos legais na elaboração de instrumentos de aditamento contratual. Esses aditamentos

devem ser justificados, delineando-se sua necessidade, utilidade e adequação, e os responsáveis pela sua formulação devem ser expressamente indicados.

As investigações da Procuradoria da República em Campinas seguem em curso, com vistas à identificação de todos os prejuízos causados ao erário e a apuração das responsabilidades dos envolvidos.

VI. AEROPORTO DE VITÓRIA – EURICO AGUIAR SALLES (ES)

As obras de ampliação e melhoria do Aeroporto de Vitória, orçadas em R$ 370.788.484,85 (trezentos e setenta milhões, setecentos e oitenta e oito mil, quatrocentos e oitenta e quatro reais e oitenta e cinco centavos), tiveram início em 2004, sendo executadas pelo consórcio formado pelas empresas Camargo Corrêa, Mendes Júnior e Estacon.

Auditoria do TCU apontou diversas irregularidades no processo de licitação das obras e também na sua execução. Entre elas, irregularidades recorrentes nas obras dos principais aeroportos do país, que implicaram a restrição do caráter competitivo do certame, tais como a inclusão indevida de uma etapa de pré-qualificação, a adoção da modalidade de técnica e preço, o estabelecimento de exigências de qualificação técnica que incluem elementos não relevantes para o desenvolvimento das atividades e a elaboração de critérios de avaliação das propostas que implicaram a fixação indireta de preços mínimos e tornaram irrelevante o componente de preço das propostas.

Além dessas irregularidades, foram repetidas outras, que se apresentaram de forma reiterada nas licitações da INFRAERO, como a elaboração deficiente de projetos básico e executivo e a ausência de planilha orçamentária fixando os quantitativos e preços dos bens e serviços relacionados nas obras. Essas irregularidades permitem a realização do "jogo de planilhas", que desvia recursos

públicos pela inclusão e supressão de itens de despesa de acordo com os interesses da empresa executante do serviço de engenharia.

O Tribunal de Contas da União verificou, ainda, a prática de sobrepreço em diversos itens do contrato, que somaram o valor de R$ 43.946.951,95 (quarenta e três milhões, novecentos de quarenta e seis mil, novecentos e cinqüenta e um reais e noventa e cinco centavos). Por essa razão, justificou-se a imposição cautelar de retenção nos pagamentos feitos ao consórcio que executa a obra da ordem de 13,12% sobre o valor total de cada medição e de 20,96% sobre o valor dos serviços medidos relativos aos itens "Equipamentos e Sistemas Especiais" e "Serviços Técnicos e Profissionais". Tal medida tem o objetivo de restituir aos cofres públicos os valores desviados nos pagamentos superfaturados efetuados no início da vigência do contrato.

O consórcio das empresas Camargo Corrêa, Mendes Júnior e Estacon, em resposta à medida de retenção de parcela dos pagamentos, promoveu a paralisação das obras, o que resultou em sério prejuízo à sociedade. A execução das obras foi suspensa no dia 20 de abril de 2007 e somente retomada no último dia 9 de setembro.

O Tribunal de Contas da União, em decisão proferida no dia 19 de setembro, em sede do Acórdão 1947/2007 – TCU – Plenário, manteve a determinação de retenção de parcela dos valores repassados ao consórcio como pagamento pela execução da obra, nos percentuais definidos, e determinou a avaliação de eventuais perdas geradas pela interrupção dos serviços e a correspondente tomada de medidas para reparação, pelas vias judiciais, dos prejuízos causados ao erário.

A falta de controle da INFRAERO sobre a execução do contrato de melhoria e ampliação do Aeroporto de Vitória é tamanha que ensejou o seguinte registro no texto do Acórdão supracitado, de parte de seu relator, Ministro Raimundo Carreiro:

> 32. Causou-me perplexidade as declarações da lavra da então Diretora de Engenharia da INFRAERO, no âmbito de suas razões de justificativas junto a esta Corte, segundo as quais as empreiteiras, os Consórcios, as Construtoras seriam aqueles que unicamente detinham o total domínio do orçamento, dos custos, dos preços praticados nas obras do Aeroporto de Vitória. De fato, tal assertiva só demonstra o total descontrole, a total falta de ação em defesa da coisa pública por parte de setores da então direção da INFRAERO.

VII. AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR – DEPUTADO LUÍS EDUARDO MAGALHÃES (BA)

As obras de reforma e ampliação do Aeroporto Internacional de Salvador tiveram início em 1998, foram orçadas inicialmente em R$ 120.766.699,79 (cento e vinte milhões, setecentos e sessenta e seis mil, seiscentos e noventa e nove reais e setenta e nove centavos) e foram executadas pela Construtora OAS ao custo final de R$ 190.993.693,56 (cento e noventa milhões, novecentos e noventa e três mil, seiscentos e noventa e três reais e cinqüenta e seis centavos).

Auditoria realizada pelo TCU constatou variadas irregularidades no procedimento de licitação dos serviços e também na sua execução. Foram identificados defeitos no projeto básico e no orçamento da obra e posteriores alterações contratuais e revisões do orçamento que elevaram significativamente os

custos. Foi identificado, também, sobrepreço em diversos itens do projeto. Os ilícitos praticados levaram o TCU a adotar procedimento de Tomada de Contas Especial e a aplicar multas aos responsáveis, em sede do Acórdão nº 2006/2006 – Plenário.

As informações colhidas foram encaminhadas ao Ministério Público Federal, que, através da Procuradoria da República na Bahia, ajuizou Ação Civil Pública de responsabilização por atos de improbidade administrativa em face dos servidores da INFRAERO envolvidos na irregularidade e da Construtora OAS e seus sócios. As irregularidades verificadas tiveram início com a elaboração deficiente do projeto básico e projeto executivo da obra e a atribuição à empresa que executava a obra da possibilidade de complementação do projeto executivo. Com isso, abriu-se caminho para a realização do chamado jogo de planilhas, com a inclusão e exclusão de itens contratuais de acordo com os interesses da executante.

Essa prática representou uma violação à obrigatoriedade de licitar, pois a proposta apresentada pela OAS quando da licitação não foi observada, não guardando relação com o contrato que efetivamente foi executado. A esse respeito, é elucidativa a manifestação do Ministério Público na peça inicial da Ação Civil Pública intentada:

> Assim sendo, tais condutas frustram a própria utilidade e a função da licitação, deixando de propiciar a contratação da proposta mais vantajosa à Administração Pública, já que o objeto do contrato, após os seus onze termos aditivos, não foi o objeto licitado.
>
> (...)
>
> Ao se incluir itens não previstos, e que, por si sos, poderiam ser objeto de contrato autônomo, permitiu-se a contratação direta da OAS para a respectiva execução, sem que se tratasse de hipótese

> autorizada pelos arts. 24 e 25 da Lei nº 8666/93. Na hipótese, a contratação direta feriu o princípio da isonomia, impedindo que outros particulares, igualmente capacitados, disputassem a execução das obras. A supremacia do interesse público foi preterida em prol do caminho mais rápido e fácil, que também se caracterizou pela maior lucratividade da empresa OAS.

No caso em questão, a ilegalidade não se limitou apenas à complementação do projeto executivo, o que por si só já seria extremamente grave, mas abrangeu também a autorização para que a OAS procedesse à subcontratação dessa complementação às empresas ENGEVIX e CONCREMAT, que já haviam desenvolvido os projetos iniciais. Violou-se, com isso, o art. 9º da Lei de Licitações, que proíbe a participação, na execução das obras, de empresa que tenha desenvolvido o projeto básico ou executivo. Na prática, as empresas subcontratadas foram pagas duas vezes para a elaboração dos referidos projetos.

Todo esse esquema de jogo de planilhas e alterações contratuais levou ao desvio, em favor da empreiteira OAS, de vultosas somas do erário.

VIII. AEROPORTO INTERNACIONAL DE FLORIANÓPOLIS (SC)

No que concerne ao Aeroporto Internacional de Florianópolis, convém registrar que as obras de construção do novo aeroporto não foram iniciadas. De fato, após a constatação de uma série de irregularidades na licitação preliminar, esta foi suspensa *sine die*, em abril de 2006.

De toda maneira, foi concluído o projeto básico do novo aeroporto, exceto no que se refere a seu orçamento, estando o empreendimento dentro do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), com recursos previstos para R$ 10 milhões em 2007, R$ 130 milhões em 2008, R$ 103 milhões em 2009, e R$ 35

milhões em 2010, conforme Relatório do TCU constante do Processo TC nº 005.612/2006-6. Duas questões permanecem nesta CPI: é justificado o montante de R$ 278 milhões para obras em um aeroporto de porte médio? e como seriam empregados esses recursos?

Entre as irregularidades identificadas pelo TCU na proposta preliminar de licitação convém registrar:

- utilização de modalidade de licitação não correspondente a nenhuma das previstas na Lei nº 8.666, de 1993, uma vez que, embora formalmente chamada de concorrência, a fase de habilitação foi substituída pela etapa de pré-qualificação;

- possibilidade de direcionamento do certame, em virtude do caráter extremamente restritivo da pré-qualificação conjugado com o fato de os critérios de julgamento, tanto no que se refere à técnica quanto ao preço, somente serem fixados após o conhecimento das empresas pré-qualificadas;

- inclusão, no que concerne a exigências para habilitação técnico-operacional, de itens irrelevantes ou de valor insignificante frente à estimativa global da obra;

- previsão editalícia de que poderá ser apresentada solução alternativa de engenharia na execução dos serviços;

- utilização, para fins de pontuação de proposta técnica, de tópicos relacionados a parcelas da obra que não utilizam tecnologias nitidamente sofisticadas e de domínio restrito, que não admitem

soluções alternativas e variações de execução com repercussões significativas sobre sua qualidade, produtividade, rendimento e durabilidade concretamente mensuráveis ou que não podem ser adotadas à livre escolha dos licitantes, na conformidade dos critérios objetivamente fixados no ato convocatório, conforme determina o art. 46, § 3°, da Lei n° 8.666, de 1993;

- desestímulo ao fornecimento de propostas mais vantajosas economicamente, visto que o critério adotado para o cálculo da nota referente ao preço cotado pela licitante tem como resultado prático a fixação de preço mínimo, abaixo do qual a nota se torna constante;

- elaboração de orçamento preliminar com indícios de sobrepreço;

- aceitação de preços até 10% (dez por cento) acima do preço básico.

Todos esses indícios de irregularidades foram objeto do TC 005.612/2006-6, atualmente arquivado.

IX. AEROPORTO DE GOIÂNIA (GO)

De acordo com Relatório do TCU (Processo TC 7722/2006-7), a construção do novo aeroporto de Goiânia (Aeroporto Santa Genoveva) teve por objetivo atender à crescente demanda por transporte aéreo resultante do crescimento turístico, econômico e populacional do Estado de Goiás, bem como do aumento de vôos regionais decorrentes de negócios e comércio agropecuários.

Outro objetivo da obra foi dotar o complexo aeroportuário de equipamentos e facilidades mais modernos, possibilitando maior conforto e melhor atendimento aos passageiros. Tais objetivos, registra o Relatório, seriam alcançados com a construção do Terminal de Passageiros, equipado com Pontes de Embarque, ampliação das áreas comerciais, incluindo Praça de Alimentação, e aumento da capacidade de infra-estrutura de apoio às aeronaves, pátio de táxi, pátio para equipamentos de rampa etc.

A proposta de construção do novo aeroporto é resultado de parceria entre o Estado de Goiás, a União e a INFRAERO, por meio de convênio assinado em 2002, e sendo orçada em quase R$ 258 milhões (valores de 2004). O Consórcio Odebrecht – Via Engenharia foi o contratado para a execução da obra, que deveria iniciar-se 2005 e ser concluída em 2008.

Em 2006, a dotação orçamentária era de cerca de R$ 64 milhões, com execução de 17% até então. Já em 2007, o relatório da fiscalização do TCU terminada em 06/06/2007 registrou 26% da obra concluída e R$ 88 milhões desembolsados. Com a assinatura de um aditivo – e dois em andamento – o valor atualizado do contrato subiu para cerca de R$ 287 milhões, podendo chegar a R$ 321,9 milhões. Assim, com data prevista para conclusão estendida para 2010, prevê-se um saldo a ser empregado de R$ 200 milhões a R$ 234 milhões.

De maneira geral, foram observadas divergências significativas entre o projeto básico/executivo e a construção, gerando prejuízo técnico e financeiro ao empreendimento, e sobrepreço na obra. Os principais indícios de irregularidades identificados pelo TCU foram:

- irregularidade grave na execução orçamentária do convênio;

- projeto básico/executivo deficiente ou inexistente;
- restrição ao caráter competitivo da licitação e impropriedades no processo licitatório;
- ausência de justificativa para preços acima dos de sistemas de referência, conforme determinado na LDO;
- sub-rogação/subcontratação irregular de contrato;
- execução/pagamento de serviços não previstos no contrato;
- sobrepreço e superfaturamento das obras.

O TCU identificou o descumprimento, pelo Governo de Goiás, do cronograma de desembolso previsto no Convênio 008/2002/0011, firmado com a INFRAERO para a conjugação dos recursos para o empreendimento. A conduta contraria o disposto no § 3° do art. 116 da Lei n° 8.666/93 e princípios como o da supremacia e indisponibilidade do interesse público, da segurança jurídica, da legalidade, da simetria contratual, da fé-pública, do planejamento, da eficiência, dentre outros. Apesar de prevista a participação financeira igualitária de 50% para cada partícipe, o Estado só desembolsou recursos em 2005, totalizando até o fim da fiscalização apenas cerca de 3% do que já foi gasto e 1% do total previsto, apesar da previsão de recursos no orçamento do Estado da ordem de R$ 52,5 milhões em 2006 e R$ 55 milhões em 2007.

Também identificou a fiscalização do TCU que a licitação foi iniciada sem a definição e a aprovação de todas as regras do certame (como os critérios de julgamento das propostas na Fase II), "pondo em risco o princípio da igualdade e o disposto nos arts. 3°, 44, § 1°, da Lei n° 8.666/93, já que os critérios

são definidos após se conhecer as qualificadas". Associe-se a isso a "previsão, no Edital de licitação, de critério de ponderação de proposta de preço que sugere variação mínima dos preços ofertados entre 91 e 110% do orçamento, configurando fixação de preço mínimo e faixa de variação e restringindo o caráter competitivo e a escolha da melhor proposta, contrariando os arts. 3°, *caput* e inc. I, e 40, inc. X, da Lei nº 8.666/93.

O documento da Corte de Contas registra, ainda, no caso de Goiânia, a "ausência de justificativas para a prática de preços acima dos de sistemas de referência". O Relatório de fiscalização assinalou que "os preços unitários constantes do orçamento-base elaborado pela INFRAERO superam em regra os de mercado, considerados esses os das tabelas SINAPI, SICRO e PINI, segundo amostra correspondente a 30,94% do total do orçamento-base, que revelou superavaliação de 55,5%". Também não houve, no Edital, a especificação "de critérios e limites para a subcontratação de serviços, possibilitando a tese da subcontratação total, o que é agravado na prática pela falta de comprovação/formalização do exame das condições técnicas da subcontratada". Isso contraria o disposto no art. 72 da Lei nº 8.666/93, bem como requisitos e princípios da motivação e segurança jurídica, registra o Relatório.

Outra irregularidade constatada pela fiscalização nas obras de Goiânia refere-se à execução de serviços não previstos em contrato. Ademais, projetos foram alterados sem que houvesse a formalização de termo aditivo previamente à execução desses serviços.

No que concerne ao sobrepreço em contratos de execução da obra, o relatório de fiscalização registra que isso ocorreu em distintos contratos. Entre as razões do sobrepreço estão a incompatibilidade dos preços unitários com os de mercado (por exemplo, o TCU identificou que 39 itens dos 1.426 da planilha

contratada, correspondentes a 33,81 % do valor contratado, revelaram sobrepreço de 69,53%, no valor de R$ 35,7 milhões) e a inadequação dos valores adotados para as despesas de Administração Local. O sobrepreço evidenciou-se também no contrato de supervisão, sendo "decorrente da apropriação indevida de despesas de Administração Local" (duplicidade de gastos) "e ao descompasso entre o cronograma de fiscalização e o planejamento de execução da obra". Associe-se a isto o superfaturamento da obra decorrente do pagamento de serviços que apresentarem sobrepreço nos contratos referentes à execução da obra e à sua supervisão/fiscalização.

A situação das obras do aeroporto de Goiânia é, portanto, de significativa gravidade. O Ministério Público Federal no Estado de Goiás iniciou investigação sobre as irregularidades. Nesse sentido, convém reproduzir alguns trechos do depoimento do Procurador da República, HÉLIO TELHO CORREA FILHO, que compareceu a esta CPI:

> **SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO**: (...) Nós iniciamos a investigação da licitação do aeroporto de Goiânia a partir de uma representação que alegava basicamente três defeitos graves. O primeiro que não teria havido o fracionamento do objeto a ser licitado. Ali em Goiânia é para ser construído um novo terminal de passageiros, uma pista de taxiamento de aeronaves, além do mais, é preciso a contratação de um sistema, uma solução de informática que seria uma espécie de cérebro do aeroporto. Que serve para entre outras coisas controlar as esteiras de bagagem, aqueles anúncios de propaganda, o avião que está chegando, o avião que está saindo, o avião que está no horário, o avião que está atrasado, o controle de vôo. Toda essa solução técnica. A INFRAERO, ao invés de licitar essa solução numa licitação própria, o terminal de passageiros numa outra licitação e a pista de

> taxiamento de aeronaves numa outra licitação, fez uma licitação só para tudo. Isso fez com que se restringisse o universo de empresas que tinham capacidade de executar a obra a no máximo uma meia dúzia.

O procurador lembrou que deve haver no Brasil "mais de cinco mil empresas que têm qualificação técnica para fazer uma obra de engenharia civil e construir um terminal de passageiros, (...) aproximadamente 600, 700 empresas especializadas em engenharia rodoviária que teriam condição de fazer uma pista de taxiamento de aeronaves (...) e no máximo umas cinco ou seis empresas que têm capacidade de fornecer para a INFRAERO o cérebro do aeroporto". O problema da ausência de fracionamento repousa no fato de que, ao unir tudo em apenas uma licitação, beneficiam-se apenas as poucas empresas de engenharia que conseguirem se associar com uma empresa capaz de fornecer o cérebro do aeroporto, somente estas tendo realmente condição de participar da licitação. O membro do Ministério Público completa:

> **SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO**: (...) Além do mais, o edital previa exigência de qualificação técnica das empresas e do corpo de pessoal das empresas que não estavam muito bem explicadas a razão dessas exigências. E que na prática serviram para diminuir ainda mais o universo de empresas que podiam participar da licitação. E por fim, adotou-se uma modalidade ilegal de licitação que é a técnica e preço, quando obras de engenharia, a lei de licitação é muito clara, exige o menor preço. (...) Essa situação (...) levou a uma maior preocupação pelo fato de que quando a INFRAERO licitou o aeroporto de Goiânia, ela estava licitando ao mesmo tempo cinco ou seis outros aeroportos no País, cujos editais de licitação padeciam das mesas características, dos mesmos vícios. Isso (...) criou um ambiente propício a que essa meia dúzia de empresas que tinham

> qualificação para construir esses aeroportos loteassem entre si essas obras. Quando nós fizemos a investigação inicial e identificamos essas irregularidades e fomos à justiça e obtivemos a liminar suspendendo a licitação, nós não tínhamos a noção exata de o quão esse procedimento da INFRAERO poderia levar ao loteamento dessas obras entre as empreiteiras, e conseqüentemente, quando se tem loteamento, conseqüentemente se tem faturamento. Porque não se tem concorrência, não tem escolha de preço, não tem a disputa da proposta mais vantajosa. (...) Além do mais, nós temos um outro problema. Quando se criou essa [situação], impossibilitou[-se] esse fracionamento, e limitou[-se] a seis ou sete consórcios ou empresas possíveis no Brasil todo de executar isso (...). Estava[m] licitando cinco ou seis aeroportos ao mesmo tempo. Não tem uma empresa no Brasil que tenha condição de participar de todas essas licitações, ganhar e executar seis aeroportos. (...) Então, é natural que essas empresas dividissem. Olha, você faz aquele, eu faço esse aqui e o outro faz o outro. Quer dizer, quando a gente verifica, quando eu comecei ao verificar em Goiânia especificamente, eu não vi essa situação. Mas no curso da investigação é que a gente pôde perceber que a coisa foi toda montada, e eu não sou adepto de teorias conspiratórias. Pelo contrário. Eu não acredito nisso. Mas nesse caso específico ficou muito claro que tudo foi montado.

Portanto, em Goiânia evidenciou-se um caso de pré-qualificação restritiva, que permitiria a apenas algumas poucas e específicas empresas habilitarem-se para a obra, situação semelhante em outros aeroportos do País. Essa situação foi identificada tanto pelo TCU quanto pelo Ministério Público Federal:

> **SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO**: Nós identificamos isso lá. O que aconteceu foi o seguinte: Quando se exigiu qualificação técnica tanto da empresa quanto do corpo técnico e de maneira

> aparentemente arbitrária porque a lei permite, você não vai contratar um mestre de obras para fazer o aeroporto de Goiânia. A empresa tem que demonstrar que tem capacidade técnica para construir um aeroporto. Nós não podemos entrar numa aventura. E a lei permite, então, que o edital de licitação estabeleça ali quais são as parcelas mais representativas de uma determinada obra, e passe a exigir que a empresa que vai executar aquela obra, participar da licitação, demonstre capacidade técnica para executar aquelas parcelas mais significativas. Ou ela comprova que já fez uma obra parecida com aquelas parcelas significativas daquela obra, ou que ela tenha no seu corpo técnico pessoas que já fizeram isso. Lá em Goiânia aconteceram duas coisas. Primeiro exigiu que tanto a empresa quanto o corpo técnico tivesse a qualificação. Ou seja, alguém que abrisse uma empresa hoje e resolvesse contratar os melhores técnicos engenheiros do Brasil, não poderia participar. Ela teria que ter ela própria essa empresa um cabedal anterior. Além do mais, a INFRAERO não demonstrou que aquelas parcelas mais significativas que ela estava exigindo eram realmente as parcelas mais significativas para aquela obra. Porque não tinham a planilha de preço, não tinha um quadro que demonstrasse a representatividade daquela

O caso de Goiânia agravou-se mais ainda em virtude de uma denúncia anônima encaminhada ao Ministério Público, que antecipava com detalhes o resultado das licitações que a INFRAERO estava a realizar. Isso evidenciou um esquema de fraudes envolvendo as obras da INFRAERO em Goiânia e em outros aeroportos.

> **SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO**: (...) Quando a ação já estava em andamento, próxima a ser julgada, veio, aportou a Procuradoria da República de Goiás uma denúncia anônima que nós em princípio não demos uma maior importância a ela pelo

> fato de ser anônima, mas que antecipava em detalhes o resultado de todas as licitações que a INFRAERO estava realizando. Em Goiás, no Amapá, em São Paulo, Santos Dumont... Antecipava esses resultados. Dizendo qual consórcio ia ganhar, qual consórcio não ia ganhar. Pois bem, quando abriu-se as propostas, verificou-se que essa denúncia anônima errou um apenas. Errou apenas uma das denúncias. E acertou inclusive quem ia ganhar em Goiânia. Sendo que quando nós recebemos a denúncia anônima, as fases da licitação ela se encontrava da seguinte maneira: das duas licitações em que a denúncia anônima antecipou o resultado, já havia sido abertas à proposta técnica, mas não havia sido aberta a proposta de preços. Três das licitações que a denúncia anônima antecipou, não havia sido aberto nem proposta técnica, nem proposta de preço. (...) Então, isso nos levou à conclusão de que realmente aquelas suspeitas que inicialmente nos moveram a propor essa ação e pedir anulação elas se confirmaram. Ou seja, aquilo que no princípio a gente estava preocupado só com o aeroporto de Goiânia, quer dizer, a licitação com falhas, cujo edital aparentemente restringia indevidamente a concorrência, na verdade ela se mostrou uma coisa maior. Se mostrou o que a gente suspeita reforçou a nossa suspeita de que foi um procedimento previamente elaborado, com o fim de que não se houvesse uma licitação propriamente dita. Mas apenas uma formalidade somente para que desse ar de legalidade a um loteamento anterior onde já se sabia quem ia ganhar, quem que não ia ganhar."

Ainda segundo o Membro do *Parquet*, que havia ajuizado liminar para suspender as obras, solicitação esta deferida pelo Juiz titular da ação e confirmada pela instância recursal, teria ocorrido o envolvimento de um juiz substituto no processo que interveio no sentido de beneficiar a INFRAERO. Nas palavras do Procurador:

> **SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO**: (...) Nós tivemos um infortúnio lá em Goiás nessa ação que nós ajuizamos. No mês de janeiro de 2004, se não me engano, quando estavam de férias o Juiz titular da ação, e eu, que era o Procurador titular da ação, o processo ainda não estava maduro para ser julgado, ele estava na fase de réplica, ou seja, a INFRAERO tinha apresentado defesa, levantado questões preliminares, apresentado documentos. (...) A liminar havia sido concedida, (...) a licitação estava suspensa, houve um recurso para o Tribunal, o Tribunal manteve a liminar, (...) o Juiz saiu de férias e eu também, (...) já havia a INFRAERO apresentado a defesa (...), levantado questões processuais, o processo voltou para o Ministério Público para rebater essas questões processuais, o Juiz que estava substituindo, que é um Juiz que já teve problemas lá com o Ministério Público (...) mandou buscar o processo no prazo ainda que estava correndo para o Ministério Público se manifestar, e deu sentença nesse processo julgando improcedente. Nós apelamos inclusive alegando que o Juiz não era imparcial, ele é suspeito por esses problemas anteriores (...). Mas o fato é que em razão desse infortúnio, o processo, a liminar foi cassada e a licitação foi até o final, as obras foram contratadas, tiveram início de sua execução e, segundo depois quando eu já não estava mais atuando no caso fiquei sabendo, o Tribunal de Contas da União fez auditoria nessas obras e teria constatado superfaturamento.

Teria havido, assim, interferência de interesses privados no processo, prejudicando a ação do Ministério Público e garantindo a continuação da obra irregular em Goiânia.

Outra deficiência significativa no projeto básico do aeroporto de Goiânia é sua imprecisão. Trata-se de proposta genérica e incompleta, que não desce a detalhes que deveriam estar contidos em um projeto básico. Segundo o

TCU, não consta do projeto básico a previsão de soluções técnicas globais e localizadas que minimizassem as reformulações e variantes que ocorreram na elaboração do Projeto Executivo, "contrariando o disposto nos arts. 6°, IX, "b" e "c", e 12 da Lei nº 8.666/93". O órgão de contas assinala que foram "promovidas diversas alterações, dentre elas, a eficiência no projeto de macrodrenagem, que resultou em alteração radical desse projeto, e a falha no projeto geométrico vertical do sistema de pistas, que resultou em grande aumento de terraplanagem". Eis a conclusão a que também chegou o Membro do *Parquet* sobre a irregularidade:

> **SR. HÉLIO TELHO CORREA FILHO**: (...) A 5ª Câmara [de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal] continuou a estudar a licitação e identificou que realmente também em relação ao aeroporto de Goiânia, o projeto básico era impreciso. Ele era genérico, ele era incompleto. Aliás, essa é uma característica que nós temos encontrado não apenas na INFRAERO, mas quase sempre e que nós identificamos uma obra superfaturada, nós vamos ver lá atrás o problema começa no projeto básico. O projeto básico (...) era para ser um detalhe bem concreto do que vai ser a obra para que a licitação, a proposta vencedora já... Ela se casasse com aquele projeto básico e fosse apenas executado aquilo que foi licitado.

As irregularidades aqui citadas foram confirmadas pelos representantes do TCU que compareceram a esta CPI, convindo destacar o seguinte diálogo referente à questão do sobrepreço:

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO)**: Eu vou só mencionar os números, porque depois nós vamos trocar informações. No caso de Guarulhos, o TC 20.614/2005, no caso de Macapá o TC 014528/2003 a 2005, no

caso Congonhas, o TC 7.138/2006, e no caso de Goiânia, o 7.722/2006. Praticamente com as mesmas... Espírito Santo nós perguntamos já. Tem aqui caso gravíssimo. (...) Bom, o TCU através do SECEX Goiás, procedeu auditoria no edital e nos contratos relativos às obras de construção do novo aeroporto de Goiânia, resultando no Relatório de fiscalização 457/2006. Com base nesse Relatório, questiona-se: No Relatório os auditores mencionam que foram constatadas irregularidades graves no projeto executivo das obras. V.Sª. poderia descrever quais seriam essas irregularidades, se essas importaram em prejuízo à INFRAERO e se é possível apontar os responsáveis pelas mesmas nos quadros de empregados da INFRAERO?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN: Eu havia relacionado algumas alterações, alteração de concepção estrutural--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Sobrepreço mais de 69% V.Sª. disse.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN: Numa amostra de...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): 32%, se não me engano.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN: 32%. Então houve alterações de concepção, à parte de fundação que foi exigida na pré-qualificação já também foi alterado, a da laje. Está tudo nas transparências. O que reflete um projeto básico sem dúvida nenhuma de má qualidade. Não há alteração desse porte se o projeto básico é bem feito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Houve a pré-qualificação, inclusive o Ministério Público entrou com Ação Civil Pública, conseguiu uma liminar depois, houve uma modificação... Também houve esse procedimento, né?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN. Eu não tenho informação detalhada. Mas parece que V.Exª. tem razão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E a pré-qualificação aconteceu também. Isso aconteceu sistematicamente. É lícita em fase dos princípios e normas que regem a licitação pública a divisão dos certames da INFRAERO em duas fases, sendo a primeira para habilitação definitiva dos concorrentes chamada de pré-qualificação e segunda para julgamento das propostas das empresas pré-qualificadas, utilizando-se da modalidade técnica e preços? Quer dizer, V.Exª. já disse que é lícito, mas tem sido utilizado de--

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN: Uma forma indevida. Com exageros.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Exatamente. Houve em Goiânia a divulgação dessa primeira fase? De pré-qualificação? Ou ampla publicidade e tudo mais?

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN: Pelas informações que temos, correu tudo normal. O problema está na restrição da pré.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Nesse direcionamento.

SR. CARLOS SEBASTIÃO COSTA: E o orçamento básico que não é apresentado nessa primeira divulgação. O orçamento base da INFRAERO nunca é divulgado antes de haver a pré-qualificação.

SR. CLÁUDIO SARIAN ALTOURIAN: Até mesmo porque alguns requisitos para serem definidos como pré-qualificação você precisa ter conhecimento do que vai ser executado. Sob pena de exigir pré-qualificação em determinada solução, e essa solução ser alterada.

O representante da INFRAERO que compareceu à CPI não conseguiu esclarecer as dúvidas sobre as irregularidades da obra de Goiânia. É o que extraímos do diálogo seguinte:

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO): Não, essas licitações, elas têm problemas. Em Vitória existe uma decisão do Tribunal de Contas da União que... Não que impede a continuação, mas retira da empresa alguns preços que ela estava cobrando para uma discussão futura. Em decorrência disso, o consórcio, em decorrência da determinação do Tribunal de Contas, se recusa a fazer com aqueles preços não discutidos pelo Tribunal de Contas da União. E Goiânia ainda é pior. Goiânia tem uma decisão judicial que saiu a semana passada em que o Ministério Público questionava justamente esses problemas da licitação. Houve uma liminar que depois foi derrubada e agora revigorada com a nova decisão que foi julgada no mérito que manda fazer um novo edital de licitação. Então, em Goiânia, a situação é ainda pior. Acho que V. Exª deve observar com a Assessoria Jurídica por que as informações que nós temos são divergentes da informação que V.Sª tem.

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI: Vamos comparar os dois casos. Caso de vitória. No caso de Vitória, há uma retenção determinada pelo Tribunal que parecia inicialmente ser muito grande, mas não é. É algo em torno de 4%. O que é absolutamente normal em obras de grande porte. Uma retenção para ao final da obra se fazer o acerto, devolver se tiver que devolver ou não.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO). Sim. E podem haver novas retenções porque foi analisado só um pedaço da obra.

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI: Essa daí é absolutamente normal, a retenção de 4%.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO): E mais. Há um questionamento do Procurador da República sobre a inadequação da pista. Por um obstáculo natural, um dos objetivos é fazer com que essa pista tenha, sirva para

exportação inclusive, e com aeronaves carregadas parece que não serve para... Se tiver plenamente abastecida, talvez fosse interessante e nós até podemos passar para V. Exª, esses documentos que o Procurador da República em Vitória nos repassou dando conta dessas impropriedades técnicas. Porque talvez V. Exª consiga se realmente acontecer se não for um mero palpite do Procurador, e me parece que não é ele está lastreado em um estudo técnico que ele mesmo mandou fazer, que talvez a INFRAERO possa estar não fazendo exatamente a obra que pretende fazer. Nós ouvimos aqui um Procurador da República, talvez V.Exª... Claro que nós temos... Não tem ninguém que tenha mais vontade de continuar a obra de Goiânia do que eu... De Vitória, do que o Senador Casagrande. Mas, se for para fazer algo que não vai servir, não resolve. Não é verdade? Então, talvez fosse melhor V. Exª ter acesso a esses estudos primeiro.

SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI: Do ponto de vista da retenção, eu não tenho dúvida. A retenção não impede a execução da obra. A minha área de engenharia informa que não há qualquer dúvida quanto ao projeto. Eu posso, até por um zelo maior, fazer por outra área, outra revisão.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO): Talvez fosse melhor pedir logo esse estudo do Procurador da República, só uma sugestão, porque ele tem a restrição. Mandando construir a obra, ele vai criar o problema.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Eu só solicito Presidente, antes do... Em concordância com o Senador Demóstenes, eu assumo o compromisso de enviar a V.Sª a Ata da última reunião, onde os procuradores detalhadamente abordaram essas duas questões, que eu tenho certeza que ainda não estão em suas mãos, que acho que são fatos relevantes que acrescentam a preocupação dele.

> **SR. SÉRGIO MAURÍCIO BRITO GAUDENZI**: Em relação a Goiânia, também há uma retenção que não impediria - pelo menos até a essa audiência de que não tenho conhecimento, vou saber agora - não haveria nenhum outro impedimento. Era também uma retenção e a retenção é absolutamente normal e deve existir inclusive a retenção para algum ajuste ao final da obra. Isso é praxe em obras de grande porte de engenharia: fazer a retenção. E a retenção não impede a execução. Mas eu preciso receber realmente.

Essas são as principais irregularidades relativas às obras do aeroporto de Goiânia. Na recente fiscalização realizada pelo TCU, em junho de 2007, constatou-se que o consórcio contratado Odebrecht-Via comunicou à INFRAERO, por ofício, a suspensão da obra "até o pronunciamento definitivo do TCU sobre os preços contratados". Os aditivos prevêem alterações de serviços e projeto. Enquanto o 1° Termo Aditivo acresceu 11,6% ao valor original contratado, o 2°, ainda em apreciação, prevê um acréscimo acumulado de 16,5% e prorrogação de prazo em 580 dias, e o 3° um acréscimo acumulado final de 24,9%. Interessante o comentário no Relatório do TCU a respeito: "É se questionar que o empreendimento, já considerado com sobrepreço pela auditoria do TCU (embora ainda não analisadas as justificativas para esse problema), tenha um acréscimo no seu preço final bem próximo ao limite máximo permitido por lei".

X. AEROPORTO INTERNACIONAL DE MACAPÁ (AP)

A execução das obras e serviços de engenharia de construção do novo terminal de passageiros, do sistema viário, edificações, ampliação do pátio de aeronaves do novo Aeroporto de Macapá/AP, teve no Consórcio Gautama/Beter o ganhador da licitação. Com um contrato orçado em R$ 112,8 milhões (ano-base 2004), as obras deveriam ser iniciadas em 2004 e concluídas em 2007. Foi celebrado um segundo contrato com o Consórcio Concremat/Maia

Melo, no valor de R$ 6,3 milhões (ano-base 2006), para serviços de consultoria técnica e apoio a fiscalização da elaboração de projetos, de orçamento e da execução das obras e serviços de engenharia a cargo da Gerência em Macapá, para o período de 2006 a 2008, e um terceiro, com Planorcon Projetos Técnicos Ltda., para aquisição dos direitos autorais para repetição dos projetos executivos do Aeroporto de Palmas (TO) e sua adaptação e ampliação para ser reutilizado no Aeroporto de Macapá/AP, avaliado em R$ 1,111 milhão (ano-base 2003) para o período de 2003 a 2004.

Apresenta-se, a seguir, a síntese das principais irregularidades identificadas por auditoria do TCU nas obras do Aeroporto de Macapá. Essas irregularidades estão distribuídas entre as relacionadas à execução da obra (TC 061-EG/2004/0031) e aquelas existentes no processo de apoio à fiscalização (TC 045-ST/20006/0031).

No que concerne à execução da obra, o TCU identificou as seguintes irregularidades:

- indícios de sobrepreço: considerada irregularidade grave, o TCU identificou indícios de sobrepreço no contrato. Levantada a curva ASC do contrato em questão, com os 150 itens de serviços mais significativos contratados representando 80,081% do valor total do contrato, foram obtidos preços de referência para apenas 54 itens, dos 150 destacados, representando 37,53% do total do contrato. Foi identificado sobrepreço médio de 40,0% em relação aos preços de referência utilizados;

- execução orçamentária irregular: a obra não consta do Orçamento de Investimento das Empresas estatais, conforme preceitua o art.

165, Parágrafo 5, Inciso II e o art. 167, Inciso I, ambos da Constituição Federal;

- subrogação/subcontratação irregular de contrato: autorização irregular para a subcontratação da empresa Planorcon Projetos Técnicos Ltda para elaborar o projeto executivo da obra;

- execução de serviços sem formalização de contrato aditivo: teria havido pagamento de serviços com quantitativo superiores aos previstos no contrato, sem que houvesse a devida formalização de aditivo;

- inexistência de documentos técnicos da obra. A planilha orçamentária contratada prevê verba de R$ 3.184.280,00 a título de mobilização e desmobilização de equipamento e pessoal.

Importante registrar, ainda, problemas relacionados ao contrato:

a) Gestão Financeira e Orçamentária deficiente. A obra iniciou-se sem a disponibilidade de recursos previstos no cronograma de desembolso proposto pela INFRAERO em níveis de adequação e suficiência;

b) Análise deficiente sobre os reajustes. Gestão deficitária de recursos, ausência de fiscalização e gerenciamento da obra, gerando a incidência de reajustes pelo descompasso do cronograma físico-financeiro;

c) Não liberação de área militar para início do empreendimento. A ordem de serviço somente deve ser liberada após todas as condições para o início do empreendimento estiverem satisfeitas;

d) Ausência de Projeto Executivo. Os serviços estavam sendo executados somente com as diretrizes do projeto básico. Os projetos executivos não foram aprovados pela fiscalização, e deveriam estar prontos desde setembro de 2005;

e) Houve alteração das dimensões do canteiro de obras sem o devido respaldo contratual, no qual também há avarias;

f) Descumprimento do cronograma físico ajustado, com diversas frentes de obras iniciadas e não concluídas;

Já com referência ao apoio e fiscalização, uma irregularidade preliminar no contrato nº 045-ST/2006/0031, diz respeito ao fato de que este, em momento algum, faz referência ao cronograma de execução do novo Aeroporto de Macapá, isto é, não acompanha o cronograma de execução da obra, não obstante exista para fiscalizá-la. Ademais, as irregularidades no Projeto Básico de Licitação envolvem:

- restrição ao caráter competitivo da licitação: como em outros aeroportos, a licitação, da forma como foi executada, teve seu caráter competitivo frustrado, em um ambiente não competitivo que propicia eventual conluio entre as licitantes e torna possível o direcionamento do certame;

- ausência de justificativa para preços acima dos de sistemas de referencia, conforme determinado na LDO: nesse sentido, o orçamento-base da licitação apresenta diversos serviços com preços injustificadamente acima dos preços de referência;

- deficiência de projetos: a proposta técnica apresentada pelo consórcio vencedor do certame licitatório continha algumas falhas existentes no projeto básico. Entre as mais relevantes, convém citar a ausência de previsão de drenos nos pavimentos, tanto nos pavimentos flexíveis como nos pavimentos rígidos. Esses drenos "têm a função de não permitir a saturação do subleito e de nenhuma camada integrante do pavimento, por efeito de elevação do lençol freático ou por percolação de água que infiltre pela superfície do pavimento", lembra o Relatório do TCU.

Ademais, no que diz respeito ao apoio técnico à fiscalização, a estrutura orgânica da Gerência de Obras seria insuficiente, os produtos, relatórios e controles estabelecidos no contrato não estariam sendo executados. Também teria havido substituição de empregados do contrato de fiscalização sem a observância dos critérios técnicos-operacionais exigidos na licitação, gerando pagamentos indevidos a empregados não habilitados. Teria havido, ainda, pagamento indevido de horas-extras à equipe de apoio a fiscalização.

Finalmente, importante registrar o descompasso do cronograma físico-financeiro do contrato de fiscalização com o contrato de execução da obra, de modo que o contrato de fiscalização não observa os limites temporais do contrato principal. Associada a isso estaria a falta de registro no diário de obras.

O representante do Ministério Público Federal que acompanhou o caso das irregularidades nas obras do Aeroporto de Macapá compareceu a esta CPI e prestou esclarecimentos não só sobre as irregularidades da obra, mas sobre a atuação do consórcio Gautama-Beter no processo. Convém transcrever alguns trechos do depoimento do Procurador da República RODRIGO LUIZ BERNARDO SANTOS:

> **SR. RODRIGO LUIZ BERNARDO SANTOS**: (...) Com relação ao Aeroporto Internacional de Macapá, da mesma forma como ocorreu em várias obras da INFRAERO, houve a princípio denúncias de irregularidades, e ao que parece foram abertas as investigações em praticamente todos os Estados em que a INFRAERO começou a reformar e construir aeroportos. E no caso do aeroporto de Macapá, o TCU logo de início tomou a frente também dessas investigações e passou a monitorar a execução da obra. Nós lá da Procuradoria da República também instauramos um procedimento de acompanhamento e estamos trabalhando ao lado do TCU nesse caso e considerando o estado avançado em que ele se encontra a gente está esperando o TCU terminar as conclusões dele, que me parece estão bem adiantadas para tomar as medidas cabíveis judiciais. (...) Mas, enfim, com relação à documentação da INFRAERO, o TCU de fato constatou várias irregularidades, algumas graves, e eu vou tentar sintetizar aqui alguma coisa.

O Membro do Ministério Público fez referência expressa às características do processo licitatório que poderiam beneficiar o Consórcio Gautama-Beter:

> **SR. RODRIGO LUIZ BERNARDO SANTOS**: (...) Bom, só para contextualizar aqui já, a INFRAERO contratou então o consórcio formado pela empresa GAUTAMA e BETER, empresa GAUTAMA, então consórcio GAUTAMA-BETER, por meio de um contrato travado em 25/11/2004, um contrato que visava construir um novo terminal de passageiros do Aeroporto Internacional de Macapá. O valor estimado de 112 milhões de reais aproximadamente, uma vigência de começando em dezembro de 2004 e terminando em dezembro de 2006. Então uma das primeiras irregularidades que a INFRAERO detectou

foi... que o TCU detectou foram cláusulas constantes no edital que favoreciam o conluio entre as empresas participantes.

Então, um relatório muito bem feito, inclusive, foram consideradas algumas razões aqui que favoreciam esse ambiente de acordo entre as empresas.

Então, em um primeiro momento, verificou-se que houve a divisão da licitação em duas fases. Uma fase de pré-qualificação e outra fase de julgamento das propostas. Dessa forma, como a fase de pré-qualificação ela é anterior à apresentação das propostas, pode-se inferir que essa cláusula de certo modo restringiu a concorrência na medida em que as empresas participantes sabiam quais eram as pré-qualificadas, antes da apresentação das propostas. Então isso de fato por restringir e conjugando com outros critérios que vou relatar aqui, favorecia aí um acordo. Além disso, houve um caso significativo até em que uma empresa não conseguiu sua pré-qualificação em razão de uma exigência que nem constava no edital. (...) Então o TCU considerou também essa irregularidade grave e tendente a restringir a concorrência. (...) Além disso, também foi apurado que os critérios adotados no julgamento desestimulam a concorrência, no sentido de que adotado o critério de técnica e preço da licitação, apesar de constar no edital que a técnica teria 60% de valor e o preço 40, como foi estipulado um limite máximo de pontuação no quesito preço, fazendo os cálculos devidos aqui se apurou que não compensava qualquer empresa que seja apresentar um valor com preço razoável. Porque ela não conseguiria uma pontuação suficiente. Então isso permitiu que as empresas não se atentassem a esse ponto do preço. E também já voltando aqui... é o seguinte, o TCU constatou que o sobrepreço adveio do próprio orçamento prévio. Orçamento-base. Então o orçamento-base da INFRAERO já estava com sobrepreço. Então necessariamente as propostas também já vinham com sobrepreço. Foi uma irregularidade grave

> que foi apurada aqui. (...) Notou-se várias irregularidades nesse edital.
>
> Outra questão também que foi apurado é o seguinte, a partir do momento em que se decidia quem estaria pré-qualificado, o peso dos itens a serem aferidos no quesito técnica ainda não estavam definidos. Então o que aconteceu? Se possibilitou que a INFRAERO sabendo das empresas já pré-qualificadas definissem valores de itens de maneira em que seria possivel, em tese pelo menos, favorecer algumas empresas já pré-qualificadas. Eu não me recordo aqui, infelizmente eu ia ter que dar uma olhada na documentação quais empresas foram pré-qualificadas. Mas foram muito poucas. Isso também foi uma irregularidade detectada. E aí o relatório até dá exemplos de um item que um aeroporto valeu X, e para outro aeroporto o mesmo item valeu Y. Diferentes.

Também foi lembrado o envolvimento da Gautama com subcontratação irregular e por prazo maior que o da execução da obra:

> **SR. RODRIGO LUIZ BERNARDO SANTOS**: Bom, então basicamente era isso com relação à GAUTAMA o problema de Macapá foi o seguinte, além de tudo isso, a INFRAERO ainda contratou uma empresa para prestar serviço de consultoria técnica. E nesse caso as irregularidades a meu ver são mais gritantes ainda, porque considerando que uma empresa de acompanhamento técnico pela própria natureza da atividade que ela exerce, ela deveria exercer essa atividade de forma consentânea à execução da obra. E se verificou que se contratou por um prazo muito maior do que efetivamente a execução da obra. Inclusive começando o pagamento a essa empresa em janeiro, sendo que a obra só começou em junho, julho. (...) Então (...) se contratou, se pagou por sete meses aproximadamente uma empresa para acompanhar uma obra que nem havia começado ainda. E essa é a privação

contratual ainda contemplava o pagamento por um prazo muito maior do que o previsto para o termino da obra. (...) [Isso] o TCU já detectou e já determinou que essa parte seja cancelada. Eu quero até sublinhar aqui a atuação preventiva do TCU nesse caso, conseguiu se atuar de forma anterior à consumação de todas as irregularidades, apesar de já haver já gastos com produtos e sobrepreços.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Qual foi o valor pago indevidamente? Antes mesmo de começar o trabalho.

SR. RODRIGO LUIZ BERNARDO SANTOS: Não tenho esse valor aqui exato.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Seria importante.

SR. RODRIGO LUIZ BERNARDO SANTOS: É. Não tenho. É perto de... mais de um milhão de reais, com certeza.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO): Para acompanhar uma obra que não existia ainda.

SR. RODRIGO LUIZ BERNARDO SANTOS: Ainda não.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO): E previa, segundo V.Exª., o acompanhamento da obra depois que ela tinha terminado.

SR. RODRIGO LUIZ BERNARDO SANTOS: Segundo o Relatório do TCU que já está na internet, inclusive.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO): Magnífico.

SR. RODRIGO LUIZ BERNARDO SANTOS: É basicamente isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO): Então é o que acontece, a obra não existia, mas está sendo fiscalizada. Então V.Exª. já foi detalhista o suficiente, já disse que também aconteceu o problema no projeto básico, que

> também lá eram subjetivas as avaliações especialmente no critério técnico...
>
> **SR. RODRIGO LUIZ BERNARDO SANTOS**: Só dizer no caso de Macapá também aconteceu isso. A GAUTAMA subcontratou uma empresa que tinha feito o projeto básico. É que no caso ali, inclusive até eu queria até deixar consignado aqui que o parecer do ilustre Advogado do Cintra Amaral, que sustentou toda a suposta legalidade dessas licitações, ele mesmo nesse caso ele viu uma legalidade. Simplesmente pelo fato de que a empresa, ela subcontratada, ela não fez o projeto básico do aeroporto de Macapá, mas ela fez o de Palmas. Acontece que a INFRAERO comprou os direitos autorais do projeto básico de Palmas para usar em Macapá. Então por esse simples fato o nobre ilustre Advogado entendeu que não havia mais ilegalidade. O que leva-nos a crer que... Que nos leva a ter mais liberdade para contestar esse parecer.

Os depoimentos dos Procuradores e dos técnicos do TCU, associados à análise dos relatórios e demais documentos a que teve acesso esta CPI, levam à percepção de fortes indícios de um grande esquema estabelecido por grandes empresas para ter o controle das obras nos aeroportos de todo o País. O depoimento do Procurador da República sobre o caso de Macapá reforça essa percepção, particularmente no que concerne ao conluio para a vitória na licitação direcionada e o sobrepreço na obra:

> **SR. RODRIGO LUIZ BERNARDO SANTOS**: Só complementando aqui, para fechar tudo isso e partindo do pressuposto de que a técnica prevalecia sobre o preço, os critérios utilizados para decidir qual empresa tinha melhor técnica não eram claros, eram totalmente subjetivos. Então não se poderia aferir com segurança, porque deixou de constar a literatura

utilizada, especializada, e outros itens técnicos que o TCU considera relevantes, de modo que faltava uma completa objetividade no momento de decidir qual técnica era a mais necessária, no caso. (...) [S]aindo dessa questão da criação pelo edital de um ambiente propício ao conluio, no caso do aeroporto de Macapá, apurou-se também então sobrepreço significativo. É bom ressaltar que o TCU em primeiro momento, até por falta de condições técnicas, e até porque a GAUTAMA até então não tinha oferecido o valor unitário de todos os itens, poucos valores, tanto que o TCU está atrás disso até hoje ao que consta aqui, então de milhares de itens o TCU conseguiu, selecionou alguns mais importantes e só numa amostragem 54 itens foi apurado um sobrepreço de 18 milhões de reais. Fato esse inclusive que redundou na última decisão do TCU embargando, impedindo a INFRAERO de repassar qualquer valor para obra. A obra ficou parada.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO): E qual o valor total da obra?

SR. RODRIGO LUIZ BERNARDO SANTOS: 112 milhões aproximadamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO): Ou seja, só em 54 itens há um sobrepreço de mais de 15%.

SR. RODRIGO LUIZ BERNARDO SANTOS: Sim. Segundo dados do TCU.

SR. RELATOR SENADOR DEMÓSTENES TORRES (DEM-GO): E isso deve ter itens isolados como aconteceu, por exemplo, em Vitória, aconteceu no aeroporto do Rio de Janeiro, e aconteceu em Goiânia e nos outros casos sobrepreço de até mais de 300%. Itens isolados. No caso dos fingers de Congonhas, (...) o sobrepreço, aliás, ali é superfaturamento que foi pago (...) superior a 400%. Nos fingers. Fingers que são orçados em torno de

> quinhentos e poucos mil, foram vendidos acima de dois milhões e duzentos.

A denúncia anônima apresentada ao Ministério Público Federal em Goiás também indicava irregularidades nas obras do aeroporto de Macapá, inclusive com o envolvimento de autoridades públicas e políticos.

XI. CONCLUSÕES SOBRE AS IRREGULARIDADES IDENTIFICADAS NAS OBRAS DOS AEROPORTOS

A constatação mais grave é de que as pessoas jurídicas com quem a INFRAERO deveria manter relações pautadas exclusivamente na mais lídima conduta empresarial e no interesse público, verdadeiramente apropriaram-se da estatal. Não se vê a defesa dos interesses da empresa pública e dos usuários dos aeroportos brasileiros serem os motivos determinantes para a destinação dos recursos, sempre escassos diante das infinitas necessidades. A apropriação do público pelo privado é tão endêmica na INFRAERO que, independente de quem esteja ocupando os cargos de direção da empresa, continua sendo o interesse dos empreiteiros o guia para a definição de prioridades nas obras e serviços. Certamente, tal só ocorre se a relação entre os administradores da INFRAERO e seus contratados for promíscua. O problema é suprapartidário e permeia mais de um governo. Mudam-se administrações, ministros, presidentes da empresa e alternam-se diretores, mas o que não sofre transformação é a sistemática de os gastos da INFRAERO serem pautados pelos interesses de seus contratados.

Exemplos da submissão da INFRAERO a interesses de terceiros não são poucos. Para citar apenas mais dois, colaciono excerto do depoimento do Sr. Airton Esteves Soares, membro do Conselho de Administração da INFRAERO desde 2003, que também consta de outro trecho deste Relatório:

QUE indagado se tem conhecimento de alguma outra irregularidade ocorrida na INFRAERO que envolva obras, afirma que está em construção um túnel para acesso ao Aeroporto de Congonhas, sendo que havia outras opções mais baratas; **QUE** havia um contrato para construção de uma garagem no aeroporto de Congonhas, através de PPP, e da arrecadação com a garagem repassaria cerca de 46 a 48% da receita para a INFRAERO; **QUE** para a construção do túnel foi celebrado um aditivo ao contrato de construção da garagem, e a Construtora Camargo Correa passou a fazer o túnel de acesso, e o repasse com receita da garagem, que era de 48%, caiu para 12% no aditivo; **QUE** levou tal questão ao Conselho de Administração, com base nas informações que recebeu; **QUE** se houver responsabilização por estes fatos, deve ser imputada à Diretoria como um todo, pois as decisões eram colegiadas; **QUE** informado de que a INFRAERO iniciou a contratação para aquisição de 79 ônibus para substituir os ônibus utilizados hoje nos aeroportos através de contratos de aluguel, e indagado se há indícios de que o valor da empresa vencedora da primeira licitação, de cerca de 50 milhões de reais, estava acima do preço de mercado, afirma que estava na verdade o dobro do preço de mercado; **QUE** indagado se há indícios ou provas de que houve direcionamento da licitação para que a empresa Brasília Motors, que apresentou o preço de mais de 600 mil cada ônibus, vencesse este pregão, afirma que, considerando a licitação anteriormente vencida pela Brasília Motors, para fornecimento de 08 ônibus, no valor de R$570.000,00 cada um, o depoente infere que coincidem muitos pontos entre a nova licitação e a licitação anterior; **QUE** a Brasília Motors, contudo, foi surpreendida com a manutenção da presença de uma outra empresa no certame, que ofereceu um preço menos da metade do valor proposto por ela, que era exatamente o limite colocado pela INFRAERO, de cerca de 49,9 milhões de reais; **QUE** considerando que o conselho tinha

estabelecido um limite para que a diretoria pudesse licitar até 50 milhões de reais sem o aval do conselho, curiosamente esta licitação envolvia a cifra de 49,95 milhões de reais, no limite da autorização para a diretoria; **QUE** causou surpresa quando na primeira reunião do conselho, dois dias antes da licitação, o Diretor de Administração, Marco Antonio Marques de Oliveira, o Diretor de Operações, Rogério Bazelai, e o que respondia pela Diretoria Financeira, cujo nome não se lembra, dramaticamente, argumentavam sobre a emergência da compra dos ônibus, uma vez que o tráfego nos aeroportos estava impossível, e defendia uma planilha de custos cujo resultado somente seria satisfatório à INFRAERO 10 anos após a compra do ônibus, e isto comparando-se com os valores atualmente pagos pelo aluguel, que já são superiores aos valores de mercado; **QUE** embora o processo de aquisição dos ônibus estivesse com vista para o Conselho, a Diretoria de Administração da INFRAERO, representando a Diretoria Executiva, apoiada em um parecer da auditoria interna, que concluíra que o valor de mercado de cada ônibus correspondia a 610 mil reais, e à revelia do conselho, realizou o pregão eletrônico e houve uma surpresa quanto ao resultado final, já mencionado, com propostas de 49 milhões e de 28 milhões; **QUE** os contratos que existem hoje, de aluguel de ônibus, são altamente lesivos para a INFRAERO, e, de fato, se comparados com os valores menores daquela licitação, em torno de 28 milhões, realmente sairia mais barato comprar os ônibus; **QUE** indagado se possui algum tipo de relacionamento profissional ou comercial com empresas de aluguel de ônibus, afirma que não, nenhuma vinculação, nem pessoal, nem profissional, e nem no seu escritório de advocacia patrocina interesses a favor ou contra a INFRAERO; **QUE** numa reunião do Conselho de Administração, o Brigadeiro J. Carlos, diante de seu pedido de verificação de contratação dos ônibus, sugeriu

> perante o Conselho que havia pessoas que criavam dificuldades para obter facilidades econômicas em escritórios de advocacia; **QUE** diante desta afirmação, o depoente levantou-se, e, diante dos conselheiros, de dedo em riste, apontou ao Brigadeiro, exigindo que ele desse algum caso que tivesse conhecimento; **QUE** o Brigadeiro declarou que não conhecia nenhum caso. (sublinhei)

Não há elementos, no momento, para se aferir a lesão causada aos cofres da INFRAERO com a opção por construir um túnel de acesso à garagem, notadamente mais cara, formalizada em termo aditivo que ainda alterou o percentual de participação da INFRAERO na receita da garagem para um quarto do originalmente acertado. Em depoimento a esta CPI a Sra. Eleuza Therezinha afirmou que o túnel só foi construído por imposição da Prefeitura de São Paulo e do Ministério Público. Segundo afirmou o Sr. Airton Soares, não havia obrigatoriedade de se construir um túnel – das alternativas, a mais custosa –, mas uma obra de engenharia que evitasse um cruzamento de nível para o qual fosse necessário um semáforo. Não obstante, a ex-diretora de Engenharia da INFRAERO deu a entender que a única saída possível seria o túnel:

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Qual foi o fundamento utilizado para se incluir uma obra de 23 milhões de reais referente à construção de um acesso viário para o aeroporto de Congonhas dentro do contrato de concessão de área de uso?
>
> **SRA. ELEUZA THEREZINHA MANZONI DOS SANTOS LORES:** Essa é uma passagem subterrânea que é feita para ter acesso à área interna do aeroporto para eliminar um semáforo na Washington Luiz que causa grande congestionamento, isso foi uma exigência da Prefeitura de São Paulo, como uma ação mitigadora e isso foi prometido na gestão anterior à minha pelo Dr. Perrone à Prefeitura.

> Então, isso vem de outra gestão. Eu só estou cumprindo uma promessa e uma solicitação da Prefeitura feita para liberar a obra de Congonhas. Que o senhor sabe que em São Paulo nada é fácil. Pra gente fazer aquela obra de São Paulo num aeroporto que chegou em 2002, depois se o senhor quiser até eu tenho uma apresentação aqui, numa situação insustentável, que ninguém conseguia andar lá dentro daquele aeroporto a gente só conseguiu liberar essa obra junto à Prefeitura depois que foi feito um termo de acordo de ajuste e conduta com a Prefeitura e com a INFRAERO aonde uma série de... E com Movimento Defenda São Paulo, que é o pessoal do entorno que defende o aeroporto, aonde uma série de exigências foram feitas e a INFRAERO se comprometeu em fazer. Então foi isso.

Em razão da escassez de tempo para a conclusão dos trabalhos da CPI, não foi possível contraditar a Sra. Eleuza Therezinha. Igualmente em função da premissa de tempo, não se aprofundou a investigação em relação à informação sobre a licitação dos ônibus, que, **sozinha, poderia ter gerado um prejuízo de aproximadamente R$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais)**. Exorto o Ministério Público e o TCU a aprofundarem as investigações em relação a esses dois tópicos, até porque um já se concretizou e a empresa não está livre de investida similar ao outro.

Em uma empresa, caso exista suspeita quanto à conduta de um empregado, estar-se-á diante de motivo suficiente para afastá-lo de uma tarefa que exija confiança. Pode ser motivo de demissão, inclusive. Isso se faz com uma babá que já não conta com sua confiança em relação ao tratamento que dispensa a um filho, assim como em relação a algum prestador de serviço de quem lhe falte fidúcia quanto à forma de agir. Em qualquer atividade humana, caso seja inviável manter a confiança em um preposto, o passo natural é que ele deixe de ser seu

representante. Nos casos da INFRAERO tratados pelo TCU e pelo Ministério Público, no mínimo, deveria haver o afastamento dos responsáveis. Mas isso não ocorre. Ainda que inexista qualquer tipo de condenação, causa-me espanto a inércia de superiores hierárquicos que se esquivam de sua maior responsabilidade: defender o erário e zelar para que cada centavo de dinheiro público seja aplicado com a maior lisura e obtendo o melhor retorno possível para a população. Na quase unanimidade dos casos, os fatos são por demais reveladores da impossibilidade de se sustentar a confiança.

As características da CPI imbuem a nós, Senadores, de poderes investigatórios próprios de autoridades judiciais – não a sua totalidade, frise-se –, mas continuamos no pleno exercício das prerrogativas parlamentares. Ainda que inexista coisa julgada, administrativa ou judicial, nos feitos perante o TCU ou no Poder Judiciário, respectivamente, na condição de Senador da República afirmo não ter dúvida de que foi montado na INFRAERO um esquema para sugar recursos públicos. Essa orquestração está firmemente enraizada, como um câncer com várias metástases, que drenam a vida de um doente terminal. Ainda que se extirpe uma, outra estará lá para continuar a lhe roubar a força vital.

15) IRREGULARIDADES NA INFRAERO: CONTRATOS DE SERVIÇOS

I. OS SISTEMAS DE ARRECADAÇÃO DE RECEITAS DA INFRAERO

O Tribunal de Contas da União realizou, em 2006, fiscalização nos sistemas de arrecadação de receitas da INFRAERO. O Relatório identificou a existência de grande quantidade de sistemas informatizados, conforme a região, que não sofrem fiscalizações freqüentes por parte da auditoria interna da INFRAERO, tornando esses sistemas suscetíveis a erros e fraudes, que podem comprometer o montante de receitas auferidas pela estatal, conforme resumido a seguir.

A legislação infraconstitucional definiu e regulamentou os procedimentos para a utilização e exploração dos aeroportos. Da Lei n.º 6.009, de 26 dezembro de 1973, verifica-se que existem dois grupos principais de receitas da INFRAERO: as tarifárias - ou aeroportuárias - e as oriundas de arrendamento de áreas, ou seja, as receitas comerciais.

A INFRAERO dispõe de cerca de 6.000 áreas comerciais e 450.000 pontos de publicidade nos aeroportos, que responderam pela receita comercial de R$ 470.379.000,00 no exercício de 2005, o que representou 26,89 % do total da receita bruta de R$ 1.749.295.000,00 daquele ano.

O processo de arrecadação das receitas comerciais inicia-se com a definição de quais atividades serão desenvolvidas no aeroporto. Esse conjunto de atividades - denominado de *mix* de áreas comerciais - é controlado por meio de

software de *Computer Aid Design* - CAD, ou desenho assistido por computador. No entanto, o referido *mix*, segundo consta do relatório do TCU, não estava integrado ao sistema que controla os contratos de concessão de uso de áreas nos aeroportos, que é o SmartStream. O SmartStream é um sistema de ERP (*Enterprise Resource Planning* ou Planejamento de Recursos da Empresa), que integra os vários processos da INFRAERO, utilizando-se de uma única base de dados.

Verificaram que, apesar do significante montante arrecadado, os controles sobre o processo de arrecadação das receitas comerciais da INFRAERO eram deficientes, e que havia risco da ocorrência de erros, fraudes e/ou conluio, uma vez que as áreas comerciais - objetos da comercialização da INFRAERO - não estavam codificadas e não havia segurança adequada dos principais sistemas informatizados pertinentes ao processo de arrecadação de receitas da INFRAERO.

Na época da auditoria, a remuneração da INFRAERO sobre os contratos de concessão de uso de área previa o recebimento de uma parte fixa e uma variável - que é um percentual sobre o faturamento. Essa parte variável é devida quando o faturamento for superior ao valor mínimo, estipulado em contrato. Aí reside um dos maiores problemas de controle desses contratos: como aferir o faturamento dos concessionários. A INFRAERO depende da informação do próprio concessionário acerca do seu faturamento, mediante o preenchimento de um mapa, que é posteriormente digitado no Sistema *SmartStream* – módulo *Billing*.

O problema se agrava em razão da existência de procedimentos manuais que são mais passíveis de erros que os automáticos. A necessidade de preenchimento, envio e digitação de mapas de faturamento de concessionários

introduz diversos componentes de erros na operação de arrecadação das receitas da INFRAERO.

Além disso, o controle utilizado pela INFRAERO para coibir a sonegação de informações do faturamento real dos concessionários resume-se a fiscalizações "boca-de-caixa". O TCU verificou que os contratos de concessão de áreas comerciais são poucos fiscalizados, considerando o potencial de geração de receita pelo setor, já que as receitas de concessão de áreas comerciais representam em torno de um quarto do faturamento total da INFRAERO. Em vista desse modo de operar e do baixo número de fiscalizações, há probabilidade de ocorrer sonegação, pois se o concessionário declarar que faturou apenas o valor mínimo estabelecido ou valor ainda menor, terá que pagar apenas o valor mínimo fixado.

Análise comparativa e qualitativa da quantidade total de contratos de concessão de áreas comerciais vigentes em 2005 (em torno de seis mil contratos) com o número de "fiscalizações boca-de-caixa" efetuadas naquele ano (apenas trinta e uma), revelou que apenas 0,5 %, aproximadamente, dos concessionários foram auditados. Além de ser numericamente pequena, a amostra selecionada não considerou aspectos qualitativos do universo de contratos em vigor, conforme informações da Área Comercial. As trinta e uma "fiscalizações boca-de-caixa", em sua grande maioria, tinham sido executadas em estabelecimentos cujos contratos são de valores pequenos, entre as quais duas sorveterias.

Os técnicos concluíram que o suporte dos sistemas informatizados ao processo de arrecadação é insuficiente, e que é deficiente o controle exercido pela INFRAERO sobre o faturamento dos concessionários.

Verificou-se que a INFRAERO não dispunha de um gestor responsável pela segurança da informação, nem fazia planejamento corporativo dos sistemas informatizados. Além disso, havia um grande número de sistemas de arrecadação em operação, alguns com função idêntica entre si, sem padronização de tecnologias, em virtude de que, historicamente, as áreas aeroportuárias de diferentes cidades e subordinadas a diversas superintendências regionais gozavam de independência e liberdade para definir seus próprios padrões e desenvolver sistemas locais.

A equipe do TCU analisou, também, os relatórios da auditoria interna da INFRAERO referentes a fiscalizações nos contratos de concessão de áreas nos anos de 2004 e 2005. Nos relatórios referentes a treze aeroportos foram avaliados, aproximadamente, 160 contratos, e todos apresentaram problemas, quais sejam: instalação com situação contratual não regularizada; ausência de cobrança durante período de não-cobertura contratual; existência de áreas ocupadas sem contrato; existência de áreas ocupadas com contrato vencido; instrumento contratual com vigência retroativa; falta de comprovação de investimentos realizados pelo concessionário; valores cobrados a menor; não-utilização de área concedida; ausência de apresentação de faturamento bruto mensal; parcelas contratuais cobradas por boletos eventuais; acréscimo de área sem contrapartida financeira; e devolução de caução sem previsão contratual.

A ocorrência desses problemas é um indício de que o sistema não apóia devidamente esses pontos de controles, tornando o processo de arrecadação de receitas comerciais vulnerável à ocorrência de erros, fraudes e/ou conluios. Em entrevistas, constatou-se, por exemplo, que o controle de sonegação do faturamento auferido nas áreas concedidas é feito mediante a experiência dos funcionários da INFRAERO, que verificam a ausência de aumento do faturamento

em época de férias, enquanto que seria possível, para o *SmartStream*, extrair informações que relacionassem o aumento de passageiros com o faturamento dos concessionários, apontando com maior precisão áreas problemáticas.

Não há o hábito de realizar auditoria interna nos sistemas de arrecadação de receitas da Empresa. Foi constatado que o controle interno da INFRAERO nunca realizou auditorias nos sistemas informatizados de arrecadação de receita com a finalidade de avaliar os riscos que pudessem afetar a confiabilidade e a integridade de informações processadas, a obediência às políticas internas, a salvaguarda de ativos, a utilização econômica e eficiente de recursos e a consecução de objetivos e metas.

E concluiu que o processo de arrecadação de receitas comerciais necessita ter seus controles aperfeiçoados, tais como a elaboração de uma sistemática de codificação para identificar cada ponto de publicidade ou área comercial para concessão.

Em depoimento à CPI, a Sra. Sílvia Pfeifer, ex-sócia da empresa de publicidade Aeromídia, denunciou irregularidades na execução do contrato do túnel de desembarque no Aeroporto de Curitiba, que corroboram a situação relatada pela Auditoria Interna da INFRAERO, quais sejam:

a) Pagamentos à INFRAERO realizados a menor pelas concessionárias de mídia aeroportuária

> **SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER:** Quando saiu o anunciante que estava, a AEROMÍDIA deveria colocar uma publicidade lá, seguindo o contrato da INFRAERO em no

> máximo 60 dias. E não foi. Ela foi, ficou pagando uma garantia mínima, porém irregular na INFRAERO.
>
> Aí depois entrou o anunciante já com um preço de contrato também, um preço apresentado que é menor, né, o preço da garantia mínima que era um preço bem maior do que a gente estava, do que a AEROMÍDIA na época pagava para a INFRAERO.
>
> (...)
>
> Ele estava como garantia mínima 8 mil reais. Garantia mínima é os 50% que a empresa pagava à INFRAERO.

b) Mercado restrito a poucas empresas

Consta da Nota Técnica nº 749/GSGAB/SFC/CGU/PR da CGU que o grupo que hoje domina a comercialização da mídia aeroportuária (cerca de 80%) é composto por cerca de dez empresas, com fortes vinculações entre si e que se organizam sob a forma de associação, a ABMA (Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária). A referida Nota Técnica registra que a melhoria da capacidade gerencial da INFRAERO contraria diretamente os interesses das empresas associadas da ABMA.

A empresária Sílvia Pfeifer declarou existir cartelização e que há pagamento de favores a funcionários da INFRAERO com o intuito de se conseguir acesso aos espaços, conforme se observa do depoimento prestado à CPI:

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO)**: Como que funciona o esquema de favorecimento de empresas de mídia Aeroportuária junto a INFRAERO? Como é que isso é distribuído?

> **SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER**: É um cartel, na verdade, né, a mídia Aeroportuária. Poucas podem exercer ou fazer o trabalho dentro do Aeroporto. É muito fechado, os aeroportos.
>
> Então, são... para que não haja licitação em vários contratos, é feito acerto dentro da INFRAERO, ou mesmo a INFRAERO com as empresas de mídia, a distribuição de espaços.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO)**: Quais são essas empresas?
>
> **SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER**: Ah, são várias. Tem a KALLAS, CODEMP do grupo KALLAS, tem a META 29, a VIA MAIS hoje.

Outro problema detectado pelo TCU é a falta de segurança dos sistemas informatizados da INFRAERO. Aquela Corte verificou que as ações na área de segurança da informação já realizadas pela INFRAERO se mostraram insuficientes, e esse assunto ainda se encontrava no estágio inicial.

Consta do relatório do TCU que, com o objetivo de realizar a conciliação dos planos de tecnologia da informação e empresarial, a INFRAERO elaborou, no final de 2005, o Plano Estratégico de Tecnologia da Informação - PETI, aprovado pela Diretoria Executiva em 17.01.2006. O PETI definiu o modelo de gestão dos recursos de TI, a adequação tecnológica para os próximos três anos e a forma de relacionamento com as unidades regionais, observando a estrutura tecnológica existente, para atender aos órgãos regulatórios, aos órgãos de fiscalização e à gestão da Empresa.

O TCU concluiu que as atividades previstas no PETI, se concluídas, representarão um enorme avanço quanto à segurança da informação na empresa e que a continuidade dessas ações, a constante avaliação dos resultados e o

aperfeiçoamento dos controles poderão proporcionar à INFRAERO um padrão adequado em segurança da informação.

No entanto, as ações até então realizadas pela INFRAERO, bem como os controles implementados, decorreram de ações isoladas, resultantes da iniciativa própria de determinados gestores, do talento individual de técnicos, ou foram conseqüências de reações a problemas enfrentados diante de algum incidente potencial ou efetivo. A consciência da necessidade de proteção das informações advém da percepção dos colaboradores de seu valor e importância para a organização, baseado em sua sensibilidade ou experiência profissional. O conhecimento técnico existente sobre segurança da informação foi adquirido por iniciativa própria dos profissionais da empresa, já que não há o apoio institucional necessário.

II. OS CONTRATOS DE CONCESSÃO DOS ESPAÇOS DESTINADOS À MÍDIA AEROPORTUÁRIA, CELEBRADOS SEM PROCEDIMENTO LICITATÓRIO

Esta CPI verificou que os espaços nos aeroportos destinados à mídia aeroportuária são comercializados pela INFRAERO sem divulgação prévia e sem licitação, conforme revela o trecho do depoimento do ex-Diretor Comercial da empresa, Sr. Fernando Brendaglia:

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Como funcionava esse espaço de comercialização? V.Sª. poderia dar uma idéia?
>
> **SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA:** Poderia sim. Na verdade não havia organização da oferta. Que era um

grande erro. Cada aeroporto usava uma nomenclatura diferente. Não existia um padrão e quem não tem padrão não sabe o que está oferecendo. Segunda coisa, a INFRAERO não oferecia audiência. Oferecia área e metro quadrado. E como o desenvolvimento dessa mídia aeroportuária se deu não por uma atividade da INFRAERO, mas porque ela foi procurada, a INFRAERO praticamente não vendia espaços de mídia. Era comprada. E como não sabia estabelecer regras, ela era comprada conforme conveniência. E em função disso, estabeleceu-se num determinado momento da história.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Esses espaços, portanto, não eram licitados.

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Nunca foram licitados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E qual era o fundamento para se dispensar ou inexigir a licitação?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Houve uma discussão muito grande, Senador, com relação a isso junto ao Tribunal de Contas da União. De forma que se estabeleceu que como a propaganda é um negócio de ocasião, se alguém quer lançar um produto não pode esperar uma licitação porque passa o período do produto. Então havia essa possibilidade. Mas ela não se aplica a todos os casos. A verdade é essa. De toda forma, esse era o principal problema. E ao meu ponto de vista, a INFRAERO não tinha controle dos contratos. Ou seja, a regra era clara. O anunciante tem que trazer o agente de mídia, ou a empresa de mídia tem que trazer o contrato com anunciante--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Em tese, qualquer empresa poderia concorrer? Em tese?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Qualquer empresa poderia concorrer.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas era mais ou menos restrito a um grupo, não?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Quer me parecer que havia um grupo restrito que dominava o grande volume das áreas, por combinações que não posso dizer como se deram porque não estava na INFRAERO na ocasião.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas a impressão é que havia combinação, havia favorecimento.

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Isso era sentido pelos administradores. Como eu disse, nós não tínhamos como naquele momento auferir a não ser as informações que nos chegavam e também tínhamos uma preocupação de imprimir uma ampla fiscalização porque isso afugentaria os anunciantes. Agora, o que nós percebíamos é que, via de regra, as empresas de mídia não traziam para a INFRAERO os contratos com os seus anunciantes determinando os 50% que deveriam ficar para a INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Como é que era a regra? Ainda que não fosse obedecida?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: A regra era, a empresa de mídia ao fechar o contrato com a INFRAERO ela pagaria uma garantia mínima e traria o contrato com o anunciante e de posse desse contrato com o anunciante ela repassaria 50% para a INFRAERO. Ou seja, teoricamente da parte que o anunciante paga, 50% deveria ficar com a INFRAERO.

Segundo funcionários da INFRAERO, não há licitação em razão da ausência de mais de um interessado em cada espaço. Ocorre que, em não havendo divulgação dos espaços vagos, é improvável que surjam pretendentes. Dessa forma, a falta de transparência na comercialização desses espaços publicitários pode estar viabilizando a ocorrência de fraudes e conluios, como denunciou, na 11ª Reunião da CPI de 2007, realizada em 21 de junho de 2007, a Senhora Sílvia Pfeifer. A depoente informou que não houve licitação nos contratos dos portões de oito a dez do Aeroporto Internacional de Brasília e do túnel do desembarque do Aeroporto de Curitiba. Segundo ela, em função de se tratarem de espaços nobres, várias empresas o queriam para suas anunciantes. Apesar disso, não foi aberta licitação, tendo sido o referido espaço cedido à Aeromídia, por influência política, mediante contrato celebrado em fevereiro de 2005.

III. O CONTRATO DE AQUISIÇÃO DO SOFTWARE ADVANTAGE V2 COM A FS3 COMUNICAÇÃO E SISTEMAS LTDA.

Esta CPI detectou irregularidades no contrato nº 182-SF/2003/001 de aquisição de licença de uso de *software* e prestação de serviços firmado pela INFRAERO em dezembro de 2003. Nesse contrato, a INFRAERO descumpriu o dever legal de realizar o procedimento licitatório regular, conforme as considerações que se seguem acerca do processo de contratação.

A justificativa para a contratação apresentada pelo Diretor Comercial Fernando Brendaglia foi de que:

> Desde a criação da INFRAERO, a utilização de espaços de mídia publicitária nos aeroportos vem sendo feita mediante contratação

direta das empresas de mídia aeroportária. Como nem todos os aeroportos da rede dispõem de planos diretores para orientar a publicidade, as empresas do ramo desenvolvem o planejamento de utilização de espaços, buscam a aprovação do projeto junto à INFRAERO e em seguida, partem para o mercado.

Uma vez que o mercado de mídia aeroportuária vem apresentando crescente expansão e sofisticação, e que a INFRAERO deve atender orientaçoes do TCU para a realização de procedimentos licitatórios de contratatação, observou-se que este processo estava tornando o negócio economicamente inviável, elevando o preço dos espaços para inserção dos mercados publicitários, diminuindo a possibilidade de a INFRAERO gerir suas próprias vendas, bem como a margem de ganho da empresa publicitária, visto que o preço de venda é determinado pelo mercado. Hoje, observamos que o processo da concessão de uso de espaços pela publicidade está engessado, tendo em vista a especificidade do mercado publicitários, que é dinâmico e livre e a morosidade do processo licitatório. A INFRAERO perde receita e oportunidade de concretizar bons negócios com todas as empresas do setor, incluindo empresas multinacionais, sem restrições e qualquer tipo de concorrência. Além disso, como a INFRAERO administra 65 aeroportos, e o mercado de mídia aeroportuária vem se expandindo, é imprescindível a adoção de um sistema que permita aperfeiçoar a gestão dessa atividade, o que beneficiará todos os aeroportos da rede, expandindo os negócios da empresa, além da fiscalização pelas gerências.

Sobre essa justificativa, o Diretor Comercial Fernando Brendaglia respondeu:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): De que forma a implantação desse sistema

contribuiu para evitar o engessamento do mercado e a morosidade dos processos licitatórios conforme justificativas apresentadas por V.Sª. no instrumento de contratação IP nº. 295/DC/2003. Então, havia ou não havia o processo licitatório anteriormente?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Não, não havia. No caso--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas V.Sª. disse que esse sistema ia evitar a morosidade dos processos licitatórios. Então V.Sª. admitiu que havia processo licitatório.

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Há processos licitatórios quando há mais de um interessado. O que acontecia na prática é que não se sabe explicar porque nunca há mais de um interessado pela mesma área. Em aeroporto como Guarulhos, Sr. Senador, não há licitação. Nunca.

(...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E um dos objetivos era de implantar... o sistema era justamente evitar o contrato de gaveta.

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Inibir. Claro, que na medida em que o anunciante vê o preço que a INFRAERO está ofertando, a intermediação pára de trabalhar com números...

O termo de contrato nº 182-SF/2003/0001 foi firmado em 23.12.2003, entre a FS3 Comunicação e Sistemas Ltda e a INFRAERO, tendo como objeto a contratação do fornecimento, instalação e implantação de licença de uso do *software* Media Plus Advantage V.2 – "sistema para gerenciamento de disponibilidade e de comercialização de espaços publicitários aeroportuários" para 65 aeroportos.

A contratação ocorreu sem licitação sob o fundamento de que o artigo 25, I, da Lei nº 8.666, de 1993, a considera inexigível quando houver inviabilidade de competição, em especial na aquisição de materiais, equipamentos, ou gêneros que só possam ser fornecidos por produtor, empresa ou representante comercial exclusivo, devendo a exclusividade ser comprovada por atestado do órgão de registro do comércio do local em que se realizaria a licitação ou a obra ou o serviço, pelo Sindicato, Federação ou Confederação Patronal, ou por entidades equivalentes.

O contrato foi celebrado entre a INFRAERO, por meio do então Diretor Comercial, Sr. Fernando Brendaglia de Almeida, e do então Diretor Financeiro, Sr, Adenauher Figueira Nunes, e a FS3, representada pelos sócios da empresa, Srs. Ettore Ferdinando Casoria e Michel Farah.

O processo que culminou na contratação da FS3 iniciou-se em 02.07.2003, por meio do Despacho nº 003/DC/2003-C, documento sigiloso elaborado pelo Diretor Comercial da INFRAERO, Fernando Brendaglia de Almeida, mediante o qual solicitou à Gerência de Desenvolvimento Mercadológico *relatório-diagnóstico que aponte soluções possíveis a serem adotadas pela INFRAERO* com relação a evasões na área de mídia aeroportuária.

Em 27.08.2003, por meio do despacho nº 001/RCDM/2003-C, a Gerente de Desenvolvimento Mercadológico, Mariângela Russo, encaminhou o relatório diagnóstico relativo à concessão da mídia aeroportuária, em que sugere, ao final, a adoção de uma ferramenta de gestão eletrônica para controle da mídia aeroportuária como a melhor opção para a INFRAERO. Meses antes, em 10 de abril do mesmo ano, o Sr. Ettore Ferdinando Casoria, sócio da FS3, já havia apresentado o *software Advantage* V2 à referida funcionária, em reunião na própria INFRAERO, por determinação do Sr. Fernando Brendaglia.

Em 15 de agosto de 2003, posteriormente ao Despacho Sigiloso do Sr. Fernando Brendaglia, foi constituída por Michel Farah e Ettore Ferdinando Casoria, com o objetivo de atuar em mídia aeroportuária, a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda., com sede na Rua Joaquim Floriano, nº 466, conjunto 1611/1612, São Paulo/SP, CNPJ 05.858.007/0001-62.

Em 18 de agosto do mesmo ano, o Sr. Ettore Casoria, representando a FS3, e o Sr. Zeno Vassiliades, representante da empresa Media Plus U.K., sediada em Londres, Inglaterra, firmaram em Nova Iorque/EUA, contrato de distribuição do *software Advantage* v.2. O referido documento tratava-se, na verdade, de um pré-contrato, com validade de 45 dias, e que exigia a celebração, entre as mesmas partes, de um contrato de licença, com duração de 10 anos.

Em 10.11.2003 a empresa FS3 apresentou proposta formal de fornecimento do *software Advantage* V2 à INFRAERO.

Em 18.11.2003, foi expedida a Informação Padronizada nº 295/DC/2003, mediante a qual o Diretor Comercial, Fernando Brendaglia de Almeida propôs a contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda por ser a *única distribuidora no Brasil da empresa MEDIA PLUS UK LTDA, autorizada a comercializar o produto objeto desta contratação em todo território nacional, conforme certidão nº 031027/6823 da ABES, constante do anexo 4 da proposta da FS3, enquadrando-se no inciso I do art. 25 da Lei 8.666/93.* O próprio Fernando Brendaglia apôs o "de acordo" à proposta de sua autoria, também firmada pelos Diretores de administração, operação, engenharia, financeiro e pelo Presidente da INFRAERO.

No mesmo dia 18.11.2003, foi aprovada, em reunião ordinária da Diretoria Executiva da INFRAERO, a contratação da empresa FS3, tendo o Presidente da INFRAERO orientado que a contratação fosse previamente apreciada pelas Superintendências de Auditoria Interna e Jurídica, nos termos dos regulamentos da INFRAERO.

Em 24.11.2003, por meio do despacho nº 239/DCRC/2003, a Superintendente de Relações Comerciais, Márcia Gonçalves Chaves solicitou diretamente à Gerência de Licitações e Contratos a contratação da FS3, em cumprimento à determinação do Diretor Comercial, Fernando Brendaglia.

Em 17.12.2003, o procedimento de contratação da FS3 foi encaminhado pela Gerência de Licitações e Contratos às Superintendências de Auditoria Interna e Jurídica.

O contrato entre a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda. e a INFRAERO foi celebrado em 23.12.2003 e teve como valor global a quantia de R$ 26.840.520,82, divididos em R$5.207.200,00 para 2003, R$7.630.178,51 para 2004, R$14.0023.142,31 para 2005.

A celebração do referido contrato, de elevado valor, com inexigibilidade de licitação e de forma tão célere, para a aquisição de *software* e realização de serviços relacionados à mídia aeroportuária, por meio de empresa recém constituída, levantou suspeitas quanto à legalidade e impessoalidade na contratação. Por essas razões, foi realizada, por determinação da INFRAERO, perícia no procedimento de contratação da FS3, e, ainda, auditoria, seguida de sindicância por parte da CGU, tendo o caso chegado ao exame por parte dessa Comissão Parlamentar de Inquérito.

IV. AS CONFIRMAÇÕES DAS IRREGULARIDADES CONSTANTES DO CONTRATO COM A FS3 COM BASE NOS DOCUMENTOS E DEPOIMENTOS APRESENTADOS À CPI

1º. CONSTITUIÇÃO DA FS3 COM A FINALIDADE EXCLUSIVA DE DISTRIBUIR O *SOFTWARE ADVANTAGE* V. 2 À INFRAERO

A empresa FS3 ainda não havia sido constituída, no primeiro semestre de 2003, quando o Sr. Michel Farah e Ettore Casoria, estiveram com o Diretor Comercial da INFRAERO, Fernando Brendaglia, para oferecer produtos para a INFRAERO. A partir de então, houve novos encontros entre os sócios da FS3 com a participação de outros funcionários para apresentação do *Software*, e, posteriormente a FS3 foi constituída com o fim de vender o *Software Advantage* V2 da INFRAERO, conforme pode verificar-se pelas informações dos parágrafos que se seguem.

Os dois sócios da FS3 Comunicação e Sistemas Ltda. confirmaram que a INFRAERO foi a única empresa brasileira que contratou os serviços da empresa.

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Mas o *software* Advantage V2 foi utilizado somente com a INFRAERO, único cliente?
>
> **SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO:** Na realidade não é um *software*. Ele é um sistema de gestão.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Esse sistema foi utilizado único e exclusivamente com a INFRAERO?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: No Brasil até o momento, sim.

O pré-contrato de Distribuição do *Software*, dando direito de comercialização do *Software* à empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda. foi assinado apenas em 18/08/2003 pelo Sr. Ettore Casoria como representante da FS3 e pelo inglês Zeno Vassiliades, como representante da empresa Media Plus U.K. Portanto, o Sr. Ettore não possuía a carta de representação do *Software* em março de 2003, quando do primeiro encontro de Michel Farah com o Diretor Comercial da INFRAERO, Sr. Brendaglia.

Embora os dois sócios da FS3 tenham afirmado na CPI que o Sr. Ettore Casoria já possuía a carta de representação da Media Plus Internacional, para comercializar o *Software* Advantage V2, naquela data, não foi apresentada para esta CPI a documentação que comprovasse o que eles disseram.

Observa-se que o contrato de distribuição, que foi acostado aos autos do processo de contratação do *Software* Advantage V2, foi assinado apenas três dias depois do registro do CNPJ da empresa FS3, e dois dias antes do Registro do Contrato Social na Junta Comercial, que ocorreu em 20/08/2003.

Dessa forma, quando em 02 de julho de 2003, o Sr. Fernando Brendaglia solicitou por meio do Despacho Confidencial nº 003/DC/2003-C à Sra. Mariângela Russo que apresentasse uma solução para a mídia aeroportuária, os dois funcionários da INFRAERO já haviam tomado conhecimento de que o *Software* seria comercializado pela FS3, uma vez que a negociação vinha acontecendo desde março daquele ano. Segundo Michel Farah, um dos sócios da FS3 Comunicação e Sistemas Ltda:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quais foram as pessoas que os senhores contataram lá?

SR. MICHEL FARAH: A primeira ida à INFRAERO eu fui sozinho, foi com... Contato ... liguei para marcar a reunião e tive contato com o Fernando Brendaglia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Desde quando V.Sª. conheceu o Fernando Brendaglia? Essa foi a primeira vez que o senhor viu?

SR. MICHEL FARAH: A primeira vez.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O senhor ligou diretamente e pediu uma audiência para ele? Como é que foi?

SR. MICHEL FARAH: Não, a minha secretária ligou para secretária e pediu para falar na diretoria comercial que a gente gostaria de apresentar alguns produtos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E com esse contato via secretária o Sr. Fernando Brendaglia já se dispôs imediatamente a receber V.Sª.?

SR. MICHEL FARAH: Senador, aí eu já não sei, porque eu pedi pra ela marcar, ela demorou um pouco para marcar, a nossa empresa já tem 20 anos no mercado, é uma empresa bem conceituada em São Paulo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas V.Sª. não tinha contato algum.

SR. MICHEL FARAH: Nenhum.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ainda assim o Sr. Fernando Brendaglia viu que o produto poderia ser atraente e o recebeu.

SR. MICHEL FARAH: Sim. Inclusive quando eu cheguei lá tinha um dos funcionários quando eu fui ver que já estava treze

> anos tentando implementar um sistema muito parecido e nunca tinha conseguido.

Verificou-se que o contrato de distribuição firmado entre a FS3 e a Media Plus U.K.Ltd., tinha validade de apenas 45 dias, não apresentava o valor contratado, e registrava que a FS3 deveria celebrar um contrato de licenciamento com validade de dez anos, antes do vencimento do prazo daquele primeiro contrato de Distribuição.

Esse contrato não foi firmado pela FS3, e mesmo estando vencido o contrato de Distribuição, que era de fato um pré-contrato, a INFRAERO firmou irregularmente, por inexigibilidade de licitação, o contrato nº182-SF/2003/001, em dezembro de 2003.

Analisando-se aquele pré-contrato de distribuição, verifica-se que a FS3 teve acesso a dados privilegiados fornecidos pela INFRAERO, ficando visível a vinculação existente entre ele e o contrato nº 182-SF/2003/001, posteriormente firmado entre a FS3 e a INFRAERO. O pré-contrato fazia referência aos aeroportos brasileiros cujos dados e informações só a INFRAERO tinha acesso. Anexos que eram mencionados no pré-contrato entre a FS3 e a Media Plus, posteriormente, fizeram parte do próprio processo de contratação. Por essa razão, inquiriu o relator:

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Por que somente o Sr. Ettore Casoria teve o privilégio de obter os dados relativos a mídia aeroportuária que o levaram a celebrar um pré-contrato com a MEDIA PLUS e posteriormente a constituir a empresa FS3 juntamente com o Sr. Michel Farah?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Eu desconheço se ele teve o privilégio de ter dados sobre a INFRAERO.

O próprio Ettore Casoria declarou na CPI que uns dados ele havia obtido da Internet, e outros havia conseguido por intermédio de Mariângela Russo, que ocupava a função de Gerente de Desenvolvimento Mercadológico na Diretoria Comercial, subordinada ao Diretor Comercial Fernando Brendaglia.

Segundo afirmou o Sr. Ettore Casoria, a partir daquele primeiro contato do Sr. Michel Farah com o Diretor Comercial da INFRAERO foi marcada reunião para o dia 10 de abril, quando então ele apresentou o *Software* à Gerente de Desenvolvimento Mercadológico, a Sra. Mariângela Russo, que havia sido designada pelo Diretor Comercial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Só pra confirmar, foi o senhor que apresentou o produto Advantage V2 à Srª. Mariângela Russo. Não foi isso?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Em abril de 2003.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Dia 10.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Esse contato, portanto, foi anterior à constituição da FS3.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Esse contato que V.Sª. teve com a Srª. Mariângela,

> ele foi positivo? Ele foi determinante para que V.Sª. resolvesse, juntamente com o Sr. Farah constituir a empresa? V.Sª. achou que a apresentação foi receptiva, foi boa? Que a Srª. Mariângela Russo se empolgou com a apresentação que V.Sª. fez?
>
> **SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO:** Senador, se eu puder apresentar o sistema pro senhor todo mundo se empolga quando vê o sistema.

Mas Mariângela Russo negou a versão apresentada pelo Sr. Ettore Casoria. Declarou ter sido Michel Farah quem apresentou o *Software*, e naquela reunião .

Segundo Mariângela Russo, houve equívoco do Sr. Ettore. Além disso, até mesmo Márcia Chaves pode ter comparecido à reunião pois Mariângela Russo não se lembrava:

> **SRA. MARIÂNGELA RUSSO:** Exato. Mas eu não sei se há um equívoco. Eu não tive nenhum contato anterior para falar de sistema com o Sr. Ettore Casoria.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Nessa reunião em que V.Sª. esteve presente, estava presente também o Sr. Fernando Brendaglia e o Sr. Ettore Casoria, quais outros funcionários da INFRAERO que estavam presentes?
>
> **SRA. MARIÂNGELA RUSSO:** Eu não posso precisar, mas normalmente estava presente assessores, e alguns empregados da área comercial que tratavam do assunto mídia aeroportuária.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Em que momento a Srª. Márcia Chaves tomou conhecimento desse produto?

SRA. MARIÂNGELA RUSSO: Eu acredito que no decorrer também dessas apresentações. Eu não posso lhe afirmar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ela estava nessa reunião?

SRA. MARIÂNGELA RUSSO: Não posso afirmar. Já faz algum tempo e foi tudo assim...

E Fernando Brendaglia disse que, na ocasião em que se conheceram, Michel Farah ofereceu apenas um produto, o que contraria a versão apresentada pelo sócio da FS3.

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: A primeira vez foi o Dr. Michel Farah. Eu não me recordo exatamente, mas foi acredito que final de abril ou começo de maio. Ele me procurou na INFRAERO, agendou via minha secretária, eu não o conhecia--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Nessa ocasião não existia nem a empresa FS3.

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Não existia a empresa FS3. O Dr. Michel Farah era dono da empresa Farah Service FS, acho que era FS1 naquele momento. Que era uma empresa de exploração de imobiliário urbano, e marketing esportivo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Segundo nota técnica da Controladoria-Geral da União, empregados da INFRAERO informaram que V.Sª. foi apresentado a Michel Farah pelo Sr. Aristeu Chaves Filho. V.Sª. confirma essa informação?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Não, senhor. É mentira. E eu gostaria de saber quem foi que informou. Porque a nota técnica produzida pelo Sr. Amarildo que foi o técnico da CGU, a nota técnica 617 estranhamente ela tem duas versões. A mesma nota técnica tem duas versões. Uma, dizendo que sabia-se por informações do Sr. Airton Soares que o Sr. Michel Farah foi apresentado ao Sr. Fernando pelo Sr. Aristeu, e a segunda nota técnica, de mesmo número, mesmo teor, com pequenas mudanças dizia infere-se que o Sr. Michel Farah tenha sido apresentado ao Sr. Fernando, mas não diz por quem. Isso me causou muita estranheza, Senador. Porque acho que é impossível coexistir duas notas técnicas de mesmo teor...

(...)

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Comigo. Na diretoria e trouxe naquela ocasião um globo de vidro que fazia propaganda em terceira dimensão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Já do produto Advantage V2?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Não, não. Nada a ver com o produto Advantage V2 ou com nenhuma ferramenta e nenhum *software*. Esse produto era um outro produto que ele queria colocar nos aeroportos para vender mídia em três dimensões. Inclusive, Senador, poucos meses atrás eu vi um globo desse na sala de embarque no aeroporto de Brasília agora.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então ele apresentou a V.Sª. um produto.

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Apresentou esse produto, sim senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Em depoimento prestado a essa CPI o Sr. Michel

> Farah afirmou que procurou o senhor em abril de 2003 para apresentar três produtos. Entre os quais que seria solução para o aumento da receita da INFRAERO. Qual o motivo então da ordem de V.Sª. a Mariângela Russo de forma confidencial para que ela elaborasse um relatório diagnóstico para encontrar ferramenta de gerenciamento de espaços publicitários tendo em vista que o senhor já sabia qual era a ferramenta que é queria adquirir.
>
> **SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA:** Senador, eu não sabia qual era a ferramenta que eu queria adquirir. Ele me apresentou um globo de vidro, um letreiro que eu me lembro e citou. Citou. Citou, não apresentou nenhuma ferramenta, citou que tinha um *software* de gestão capaz de organizar a área de mídia. Simplesmente citou. Não tem na verdade nenhuma relação com os documentos confidenciais produzidos pela Drª. Mariângela que são de outra ordem. Eu também posso explicá-los.

Os dois sócios da FS3 afirmaram que, em 10 de abril de 2003, Ettore Casoria apresentou o *Software Advantage* V2 na INFRAERO para a Gerente de Desenvolvimento Mercadológico da INFRAERO, Sra. Mariângela Russo, por indicação do Sr. Fernando Brendaglia.

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Quando foi que... Quais as pessoas para... V.Sª. poderia nominar quais as pessoas que V.Sª. fez apresentação na INFRAERO? Em abril?
>
> **SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO:** Em abril a apresentação foi feita para Srtª. Mariângela Russo.

No entanto, Mariângela Russo não confirmou a versão apresentada pelos sócios da FS3. Inquirida pelo Relator da CPI sobre quando conheceu os dois

sócios da FS3, disse que não sabia precisar a data, mas que os conheceu em reunião para a qual foi convocada pelo Sr. Fernando Brendaglia, e que a apresentação dos produtos de mídia foi feita pelo Sr. Michel Farah, como representante da Farah Service. Posteriormente é que veio a conhecer Ettore Casoria e a FS3, o recebendo junto com o Diretor Comercial, conforme transcrevo a seguir:

> **SRA. MARIÂNGELA RUSSO:** Eu fui participar de uma reunião na Diretoria Comercial com o Sr. Michel Farah onde ele apresentava alguns produtos de alternativa de mídias.
>
> (...)
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** O Sr. Ettore Casoria afirmou nessa CPI que apresentou o Advantage V2 a V.Sª. em 10 de abril de 2003. E que a partir dessa apresentação que se iniciou o processo de contratação pela INFRAERO. Então veja só, ele disse que conheceu a senhora primeiro e depois fez o processo inverso. A senhora que os apresentou a Fernando Brendaglia, etc., etc.
>
> **SRA. MARIÂNGELA RUSSO:** Da minha parte eu confirmo que conheci o Michel Farah pela Farah Service. e não FS3, que até então era para mim desconhecida em reunião da sala Diretor Comercial da INFRAERO.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Como o Sr. Ettore chegou a V.Sª.?
>
> **SRA. MARIÂNGELA RUSSO:** Posteriormente também através da Diretoria quando ele apresentou uma proposta de sistema.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** E aí o Sr. Fernando Brendaglia solicitou a V.Sª. que o recebesse?

SRA. MARIÂNGELA RUSSO: Não. Nós recebemos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Só ali de forma colegiada. Nunca o recebeu reservadamente.

SRA. MARIÂNGELA RUSSO: Não.

Dessa forma, todas as evidências levam a crer que o Sr. Fernando Brendaglia tenha faltado com a verdade nessa CPI, ao negar que já conhecesse o *Software* na época em que solicitou à Sra. Mariângela Russo que produzisse o relatório diagnóstico para gerenciamento de espaços publicitários. Perguntou o Relator:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Em depoimento prestado a essa CPI o Sr. Michel Farah afirmou que procurou o senhor em abril de 2003 para apresentar três produtos. Entre os quais que seria solução para o aumento da receita da INFRAERO. Qual o motivo então da ordem de V.Sª. a Mariângela Russo de forma confidencial para que ela elaborasse um relatório diagnóstico para encontrar ferramenta de gerenciamento de espaços publicitários tendo em vista que o senhor já sabia qual era a ferramenta que é queria adquirir.

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Senador, eu não sabia qual era a ferramenta que eu queria adquirir. Ele me apresentou um globo de vidro, um letreiro que eu me lembro e citou. Citou. Citou, não apresentou nenhuma ferramenta, citou que tinha um *software* de gestão capaz de organizar a área de mídia. Simplesmente citou. Não tem na verdade nenhuma relação com os

> documentos confidenciais produzidos pela Drª. Mariângela que são de outra ordem. Eu também posso explicá-los.

Em 27 de agosto de 2003, quando já tinha tomado conhecimento da existência do *Software* Advantage V2 por intermédio de Michel Farah, Ettore Casoria e do Diretor Comercial da INFRAERO , Fernando Brendaglia, Mariângela Russo encaminhou relatório-diagnóstico no qual sugeriu, ao final, a adoção de uma ferramenta de gestão eletrônica para controle da mídia aeroportuária como a melhor opção para a INFRAERO, como resposta à solicitação feita pelo próprio Fernando Brendaglia no Despacho de 02.07.2003.

Apesar do conhecimento anterior do *software*, pesquisou na internet e localizou o *software* Advantage v. 2. Transcrevo a seguir a declaração feita na 16ª Reunião da CPI, realizada em 10/07/2007, pelo Procurador Federal requisitado pela Controladoria-Geral da União, Sr. Gilberto Waller Júnior, responsável pela sindicância instalada naquele órgão para apurar irregularidades na contratação com a FS3:

> **SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR:** Bem, durante a produção de provas nós conseguimos até agora obter três informações de como é que foi obtido o conhecimento. Primeiro pelos documentos onde consta documento em que a Srª. Mariângela Russo teria feito uma pesquisa no site do Aeroporto de Changi, e nesse Aeroporto de Changi abria um campo de busca.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO):** Onde fica esse aeroporto?
>
> **SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR:** Aparentemente Singapura. Daí teria um campo de busca, ela teria colocado mídia aeroportuária, mandado procurar e teria aberto um canal para essa Media Plus UK. Outra informação que foi dada pelos

> proprietários da empresa FS3, pelo Dr. Ettore e Dr. Michel Farah disse que antes mesmo da constituição da FS3 foi demonstrado o produto para o Sr. Fernando Brendaglia e para a Srª. Mariângela Russo que teriam gostado do produto e como teria gostado do produto, a empresa FS3 foi constituída para apresentação de proposta comercial.

O Despacho do Sr. Fernando Brendaglia para que Mariângela Russo sugerisse soluções para a gestão de mídia determinou a constituição da FS3. Conforme disse o Sr. Ettore Casoria, um dos sócios da FS3:

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** O despacho que a Srª. Mariângela Russo proferiu em 27 de agosto de 2003, quando foi que a empresa foi de V.Sª. foi constituída? A data precisa. V.Sª. se lembra? A FS3?
>
> **SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO:** Acho que 17 de agosto.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** 17. Ela deu um despacho que proferiu em 27 de agosto, proferido em 27 de 2003, que sugere a adoção de uma ferramenta de gestão eletrônica para controle de mídia aeroportuária como a melhor opção para a INFRAERO. O senhor confirma que essa Srª. Mariângela tomou conhecimento através da internet, ou confirma que realmente esteve com ela e mostrou para ela o sistema Advantage V2 muito antes disso? Em abril dia 10?
>
> **SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO:** Eu estive na INFRAERO apresentando o sistema e na época, inclusive, tive um contato com a pessoa da área de tecnologia onde também apresentei o sistema para ela e me disseram que estavam tentando desenvolver o sistema há mais de sete anos, e não conseguia. Que essa era uma ferramenta fantástica, e isso aconteceu em abril.

(...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quem foi que indicou ao Ettore para que procurasse não o Fernando Brendaglia, que era o primeiro contato do senhor, e sim a Srª. Mariângela Russo?

SR. MICHEL FARAH: Quem marcou as reuniões fui eu. A primeira reunião quem marcou fui eu, apresentei os produtos... inclusive, na época a gente tinha um demo do projeto que foi apresentado, e depois foi marcado uma segunda reunião nesse dia que o Ettore falou porque ele estava em lua-de-mel. Então da segunda vez ele já foi sozinho para apresentar o sistema para esse segundo pessoal aí que o Fernando marcou.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então a segunda reunião, a reunião com a Mariângela foi marcada pelo Fernando.

SR. MICHEL FARAH: Acredito que sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Acredita ou sim?

SR. MICHEL FARAH: Senador, 2003 é muito tempo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas V.Sª. esteve lá e...

SR. MICHEL FARAH: Essas coisas eu mando minha secretária marcar. Não sou eu que ligo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas houve uma combinação com o Sr. Fernando Brendaglia de que ele gostaria que o assunto continuasse a ser desenvolvido.

SR. MICHEL FARAH: Sim. Pode ter sido entre secretárias marcou com Mariângela.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas ficou combinado que não seria com ele, portanto, seria com outra pessoa.

SR. MICHEL FARAH: Sim.

Ettore Casoria disse que conheceu Fernando Brendaglia a partir de outubro, mas se contradiz quando, em outro momento, informa que o conheceu a partir da apresentação, ou seja, desde abril de 2003, conforme pode ser verificado pelo trecho da oitiva que se segue:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E com os Srs. Carlos Wilson e Fernando Brendaglia? O senhor conhece?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Eu conheço o Fernando Brendaglia a partir de outubro, novembro, que foi o primeiro contato com ele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): De 2003?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: De 2003.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Antes da assinatura do contrato.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Não. Foi durante apresentação, porque na realidade--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas a apresentação não foi em abril?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Não. A apresentação foi em abril, a partir da apresentação a INFRAERO nos procurou e exatamente nós procuramos apresentar uma solução para a gestão da mídia aeroportuária. (...)

No período da apresentação do *software* e da negociação com os representantes da INFRAERO, a FS3 ainda não havia sido formalmente constituída , e, por essa razão, questionou-se nesta CPI o fato de Michel Farah negociar com Fernando Brendaglia um produto que não pertencia à Farah Service nem à empresa de Ettore Casoria, conforme informaram os dois sócios da FS3.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Essa empresa do Sr. Farah, ela tinha esse produto que V.Sª. oferecia? V.Sª. ofereceu um produto, V.Sª. trabalhava na empresa dele. Disse aqui.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Sim, participava da empresa dele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então, a empresa do Sr. Farah tinha esse produto pra oferecer. Tanto é que V.Sª. procurou a INFRAERO pra oferecer o produto.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Não, na realidade, Senador, a Farah ela não tinha o produto. Em março, como eu falei para o senhor, em março de 2003, eu, a minha pessoa Ettore Casoria tinha a carta de representação da MEDIA PLUS INTERNATIONAL.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então V.Sª. além de trabalhar para a Farah era também uma espécie de *freelancer*. V.Sª. poderia desempenhar atividades paralelas às desenvolvidas como empregado da empresa do Sr. Farah?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Eu não me considero um freelancer, Senador. Eu tinha a minha empresa, continuo tendo e fui convidado pra desenvolver uma nova área--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual era a empresa que o senhor tinha?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Chama-se POSTER PUBLICIT BRASIL.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então o senhor nesse caso trabalhou autonomamente para a sua empresa. Pra a POST?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Não, como eu apresentei para o senhor, Senador, eu apresentei diversas ferramentas de gestão na área de planejamento de mídia. Em função do Sr. Michel entender que essas ferramentas seriam úteis para a empresa dele em desenvolvimento de novos negócios ele me convidou para desenvolver essa área.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas, eu só quero entender esse aspecto. V.Sª. foi lá como representante do Sr. Farah ou... Em abril. Ou foi como por conta própria, por conta da empresa do senhor?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Não, na época eu fui como Farah Service. Como da empresa do Sr. Michel Farah.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas V.Sª. disse que o Sr. Michel Farah não tinha especificamente esse produto.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Sim, Senador, mas ele me convidou pra trabalhar quando eu já voltei exatamente eu fiz a apresentação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas, se ele tinha esse produto, por que é que houve a necessidade de constituir uma empresa para oferecer o mesmo produto?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Ele não tinha o produto, Senador. O produto estava em meu nome.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas então o senhor não foi representando a empresa do Sr. Farah, lá.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Não, eu estava representado a empresa porque foram apresentados não só o meu produto, Senador. Foram apresentados outros produtos na área de responsabilidade social.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Muito bem. Mas o produto que V.Sª. tinha, então V.Sª. apresentou em seu nome, não em nome da empresa de Farah até porque V.Sª. disse que ele não tinha esse produto. Quem tinha era V.Sª. através da empresa. Por favor, só pra esclarecer. Não consegui entender condição V.Exª. teve na INFRAERO.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: A minha participação junto com o Michel Farah, eu fui convidado a fazer uma apresentação na INFRAERO no dia 10 de abril, onde eu junto com o Michel Farah apresentamos um sistema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Esse sistema que foi contratado em novembro. Ou dezembro.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Não é exatamente esse sistema que está hoje. Mas um sistema exatamente onde a base dele era o Advantage V2.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mais aí que vem a minha dúvida. Eu volto a questionar. V.Sª. foi como detentor pela sua empresa POSTER ou foi como representante da empresa do Sr. Farah?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Eu fui como representante da empresa do Sr. Farah porque esse *software* estava na representação da minha pessoa, e não na empresa POSTER PUBLICIT.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Muito bem. Aí eu questiono. V.Sª. foi representando então a empresa embora a delegação fosse para a pessoa física.

Embora Michel Farah e Ettore Casoria já fossem sócios de outras empresas de mídia, eles constituíram, em 15 de agosto de 2003, a FS3 para comercializar o *software* com a INFRAERO. Verificou-se que o capital da empresa era muito baixo quando comparado ao valor contratado. Embora não haja lei que determine o valor mínimo, verifica-se que não foi atendido o princípio da razoabilidade, que é requisito de legimitidade dos atos administrativos a qual a Administração Pública está vinculada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Durante o período que V.Sª. exercia função de Diretor Comercial era comum a contratação de empresas cujo capital social era inferior a 1% do valor do contrato? Como no caso do contrato com a empresa FS3?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Senador, eu não sei informar, porque na verdade a lei que regulamenta o volume de capital social cada empresa tem que ter no mínimo para contratar também é controlada pela área de administração.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. tem conhecimento--

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Acho que não é vedado pela lei isso.

A seguir, é apresentado o questionamento a respeito das razões para a constituição de nova empresa, cujo primeiro e único contrato celebrado foi com a INFRAERO, pelo menos até a saída de Michel Farah da sociedade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Por que é que V.Sª. resolveu abrir uma empresa de mídia aeroportuária juntamente com o Sr. Ettore?

SR. MICHEL FARAH: Pela oportunidade que a gente estava deslumbrando de poder levar receita para INFRAERO. O mecanismo que a Farah sempre trabalhou foi tirar... achar possibilidades de aumento de incremento para os nossos parceiros. E a INFRAERO mostrava ter um grande caminho aí pela frente para ter um aumento de receita muito grande para ela.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então a finalidade era aumento de receita para a INFRAERO.

SR. MICHEL FARAH: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A empresa foi constituída com essa finalidade.

SR. MICHEL FARAH: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual a finalidade que foi constituída a empresa?

SR. MICHEL FARAH: Mídia aeroportuária, metroviária, qualquer tipo de mídia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas, o cliente exclusivo que V.Sª. teve em relação ao *software* Advantage V2 foi a INFRAERO, não?

SR. MICHEL FARAH: Não. A INFRAERO não era exclusiva. Ela foi a primeira.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual foi a outra?

SR. MICHEL FARAH: Não, não teve outra porque logo em seguida começou a ter notícias ruins sobre o sistema e foi parado e eu acabei saindo da empresa no final de 2006.

Embora o Sr. Ettore também tenha negado que a FS3 foi constituída exclusivamente com o fim de contratar com a INFRAERO, não é o que se depreende dos depoimentos dos sócios. Afinal, a FS3 foi criada somente após a apresentação do *software* à Mariângela Russo e Fernando Brendaglia e a INFRAERO foi a única adquirente do referido *software*, segundo confirmou o Sr. Ettore Ferdinando à CPI:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas aparentemente até porque foram V.Sªs. que fizeram uma proposta para a INFRAERO, em vez da INFRAERO tomar conhecimento da constituição da empresa. Não é isso? V.Sª. se adiantaram e fizeram uma proposta à INFRAERO para confecção de um produto de mídia aeroportuária. Não é isso?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Na realidade, Senador, não foi feita uma proposta. Eu fiz uma apresentação do produto em 10 de abril de 2003. Nessa data foi feita uma apresentação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E a empresa foi constituída quando?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Em agosto de 2003.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então pode-se dizer que a empresa foi constituída para que ganhasse um contrato da INFRAERO? Porque V.Sª. contatou com a INFRAERO antes mesmo de existir a empresa.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Não, Senador. A empresa foi constituída porque nós identificamos um enorme potencial de mídia aeroportuária e desenvolvimento da atividade do *software* para outros setores. Não teve...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Havia uma garantia de que a FS3 seria contratada pela INFRAERO?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Em hipótese nenhuma, Senador.

2º. AUSÊNCIA DE ESTUDOS DE VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA, DE PROJETO BÁSICO COM ADEQUADA PRECISÃO DOS SERVIÇOS REALIZADOS PELA CONTRATADA, DE ORÇAMENTO ESTIMATIVO DOS CUSTOS E DE CONSULTAS DE PREÇOS AO MERCADO

Com a justificativa dada pelo Senhor Fernando Brendaglia na Informação Padronizada nº 295/DC/2003, de 18/11/2003, de que aumentaria as receitas de mídia aeroportuária, que se encontravam no patamar de R$ 32 milhões ao ano, a Diretoria Comercial contratou por R$ 26.840.520,82, para um período de 24 meses, o *software* Advantage V2 e os demais serviços a ele relacionados, os quais representavam cerca de 75% do valor do contrato.

A proposta da Contratada foi considerada como estudo de viabilidade, conforme declarações na 16ª Reunião da CPI, realizada em 10/07/2007, do perito designado para avaliação do contrato com a FS3:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Portanto, esse estudo prévio de viabilidade que está escrito estudo de viabilidade, na realidade não era um estudo de viabilidade coisa alguma.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE: Era a proposta da FS3.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A proposta foi entendido como estudo de viabilidade.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE: Exato.

Contrariando o art. 7º combinado com o inciso IX do art. 6º da Lei 8.666, não foram realizados os estudos de viabilidade econômico-financeira pela área técnica nem houve projeto básico que especificasse os serviços que seriam executados, que representavam a maior parte do valor do contrato. Não foi feita nem mesmo uma estimativa de custos para avaliar a adequação dos preços constantes da proposta apresentada pela FS3.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Pois não. Só queria adicionar uma outra pergunta para V.Sª. poder completar. É hábito se fazer a contratação sem a elaboração de um projeto básico? Na gestão de V.Sª. foi assim?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Depende do contrato. O contrato de aquisição de *software* no caso, uma solução tecnológica pronta, ou seja, não é um desenvolvimento de um *software*, segundo rege a 8.666, ele não prescinde de um projeto básico. Ele precisa ter alguns elementos, mas não o projeto básico. O projeto básico é aplicado em obras de engenharia e serviços de engenharia. **SR. RELATOR SENADOR**

DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E havia um projeto Executivo definido ali?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Os elementos constantes da proposta eram suficiente para que fosse aferido a entrega do produto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. considerou então a proposta definitiva. Achou que inclusive que poderia prescindir de todos os demais estudos e projetos porque na avaliação de V.Sª. a proposta era completa.

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: A proposta comercial traz os elementos necessários para fundamentar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E V.Sª. achou que aquela proposta era definitiva.

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Não precisava de ser aclarada. Ou seja, V.Sª. entendeu que a proposta era boa. Ou não?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: A proposta era boa...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Tanto é que prescindia... V.Sª. não precisava mandar fazer um projeto básico...

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: É que se trata de um produto pronto. A INFRAERO não tem como produzir um projeto básico para contratar uma ferramenta Windows. Ferramenta Windows é um projeto. Ela precisa estabelecer prazo de entrega, ela precisa estabelecer implantação.

O projeto básico, consoante o art. 6º, IX, da Lei nº 8.666, de 1993, é o conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado para caracterizar a obra ou serviço. É elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que assegurem a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento, e que possibilite a avaliação do custo da obra e a definição dos métodos e do prazo de execução. Deve conter, entre outros elementos, o desenvolvimento da solução escolhida de forma a fornecer visão global da obra e identificar todos os seus elementos constitutivos com clareza; identificação dos tipos de serviços a executar; orçamento detalhado do custo global da obra, fundamentado em quantitativos de serviços e fornecimentos propriamente avaliados.

Leciona Marçal Justen Filho[3] que *o projeto básico deverá representar uma projeção detalhada da futura contratação, abordando todos os ângulos de possível repercussão para a Administração.*

É essencial a existência de projeto básico, com descrição minuciosa dos itens objeto da contratação, em especial no caso em tela, em que o *software*, tido pelos funcionários como produto de prateleira, representava apenas 25% (vinte e cinco por cento) do valor do contrato, sendo 75% (setenta por cento) correspondente a outros serviços prestados, inclusive de manutenção.

O contrato sob exame, no entanto, foi celebrado sem a elaboração de projeto básico, em contrariedade com o dispositivo legal mencionado.

[3] Justen Filho, Marçal. Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos. 9ª ed. Dialética. São Paulo. p. 113.

Acerca dessa questão, o funcionário Fernando Brendaglia se contradisse, afirmando inicialmente que o projeto básico só é exigido em obras e serviços de engenharia e num segundo momento, declarando que os elementos necessários integraram o processo, mas que era desnecessária também a realização de estudo de viabilidade econômico-financeira. É o que se verifica dos trechos do depoimento prestado à CPI:

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Pois não. Só queria adicionar uma outra pergunta para V.Sª. poder completar. É hábito se fazer a contratação sem a elaboração de um projeto básico? Na gestão de V.Sª. foi assim?
>
> **SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA:** Depende do contrato. O contrato de aquisição de *software* no caso, uma solução tecnológica pronta, ou seja, não é um desenvolvimento de um *software*, segundo rege a 8.666 (...) **Ele precisa ter alguns elementos, mas não o projeto básico.** O projeto básico é aplicado em obras de engenharia e serviços de engenharia.
>
> ....
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Eu vou insistir nessa pergunta **por que é que não foi elaborado o projeto básico com definição precisa dos serviços que seriam executados nem estudo de viabilidade econômico financeira do projeto**. Tendo sido aceita a proposta da FS3, cujo anexo 3 denominado "cronograma físico financeiro" era apenas um cronograma de pagamentos sem especificação das atividades que seriam desenvolvidas pela FS3.
>
> **SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA:** Não. Existe no projeto encaminhado... Na nossa... O que acontece após aprovação da Diretoria Executiva? A gente encaminha para a autuação do processo na área de licitações e vão todos os elementos necessários à contratação. **Esses elementos estão todos**

> **presentes, Senador. Todos presentes. O cálculo de viabilidade econômica para esse caso também não é exigido.** É exigido que haja comprovação de necessidade, que se demonstre a necessidade. E isso também foi demonstrado. Agora, eu queria configurar o seguinte, a área de licitações é quem faz os encaminhamentos necessários para as áreas que ela entender necessárias. A ficha de elementos foi elaborada pela tecnologia de informação e o contrato foi elaborado pela tecnologia de informações. Então, eu entendo que passou na tecnologia de informações.

Do mesmo modo, a funcionária Márcia Chaves, ao depor na CPI, também declarou que não foi realizado o projeto básico na contratação com a FS3:

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Por que não foi feito o projeto básico?
>
> **SRA. MÁRCIA GONÇALVES CHAVES:** Segundo as nossas áreas técnicas, licitação, jurídica e auditoria, trata-se de um produto de prateleira, comprado de prateleira e a legislação, a Lei 8.666 ela exige projetos básicos nos casos de obra de serviço de engenharia. Então que não se aplicava a isso.

Não procede a afirmação do Sr. Fernando Brendaglia de que o projeto básico só é necessário para contratação de obras e serviços de engenharia. Como bem destaca o professor Marçal Justen Filho[4], *nenhuma licitação para obras e serviços pode fazer-se sem projeto básico (ou equivalente, quando o objeto não envolver atividade de engenharia)*.

[4] Justen Filho, Marçal. Op. cit. p. 118.

Assim, o contrato administrativo de prestação de serviços pressupõe a prévia elaboração de projeto básico ou equivalente. Embora a advogada da INFRAERO Érica Silvestri Duttweiler e a ex-Superintendente Jurídica da estatal, Josefina Valle de Oliveira Pinha, tenham declarado à CPI que constaram do processo os elementos caracterizadores do projeto básico, verifica-se que não há descrição alguma de que trabalhos, com que freqüência e de que forma seriam realizados os seguintes serviços constantes do quadro a seguir, que constituíram o objeto da contratação, tendo sido, portanto, violada a referida exigência legal.

Itens do contrato com a FS3		**Totais do contrato (R$)**
Licenças de Uso do *Software* Advantagepelo período de 24 meses		
416 Licenças de usuários e uma licença server	R$ 6.689.200,00	
Manutenção das licenças	R$ 897.600,00	
Total do valor gasto com as licenças de Uso do *Software*		**7.586.800,00**
Serviços de Hospedagem dos dados		**2.090.000,00**
Outros Serviços Previstos		
Customização/Implantação	R$ 573.200,00	
Transporte/Hospedagem/Estadia	R$ 307.200,00	
Manutenção do Site Market dos Aeroportos	R$ 9.683.320,82	
Total dos Outros Serviços		**10.563.720,82**

Bônus por Desempenho	**6.600.000,00**
Total contratado	**26.840.520,82**

Constata-se da análise dos dados do contrato constantes da tabela anterior que o total contratado não se tratava de produto de prateleira, um produto pronto, conforme afirmou o Sr. Fernando Brendaglia. Afinal, o denominado "produto de prateleira", foi adquirido por R$ 6.689.200,00, o que representava apenas 24,92% do total contratado.

Todos os demais itens do contrato, inclusive a manutenção das licenças de uso do *Software*, que constituíam 75,08% do valor contratual, ou seja, R$ 20.151.320,82, referiam-se a serviços que, de acordo com os incisos II e IX do art 6º da Lei 8.666/93, deveriam ter contado com um projeto básico realizado pela INFRAERO, que contivesse o conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado para caracterizar os serviços que seriam realizados pela contratada. Esse projeto básico deveria ter sido elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que assegurassem a viabilidade técnica e que possibilitassem a avaliação do custo e a definição dos métodos, contemplando, ainda, os elementos constantes das alíneas *a* a *f* do inciso IX do artigo 6º da lei 8.666/93.

No entanto, a Informação Padronizada nº 295/DC/2003 que foi submetida, juntamente com a proposta da FS3, à reunião da Diretoria Executiva da INFRAERO no dia 18/11/2003, não passava de uma folha, com frente e verso, nos quais todos os campos foram preenchidos no mesmo dia da reunião pelo Diretor Comercial. O contrato veio a ser assinado no mês seguinte, em dezembro de 2003. Sobre essa documentação, foi questionado o Sr. Fernando Brendaglia na 30ª Reunião da CPI, realizada em 03/09/2007:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Bom. Consta do processo do contrato 182-SF/2003/0001 que V.Sª. por meio da IP nº. 295/DC/2003 propôs a contratação com inexigibilidade baseado exclusivamente na documentação constante da proposta da empresa FS3 sem a existência de projeto básico. Apresentou a justificativas para contratação. V.Sª. Registrou de acordo no campo "despacho/decisão do Diretor", e submeteu o documento a aprovação na Reunião Ordinária da Diretoria Executiva da INFRAERO, tendo assinado o contrato juntamente com o então Diretor-Financeiro Adenauher Figueira Nunes.

Dessa forma eu pergunto a V.Sª., qual a razão de tanta urgência? Havia vista que todas... Haja vista que todas essas etapas foram realizadas no mesmo dia. 18 de novembro de 2003 sem qualquer análise e avaliação da área técnica da Diretoria de administração. Qual a razão dessa urgência, Sr. Fernando Brendaglia?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Pois não, Senador. Senador, não há urgência. Eu gostaria de explicar um pouco os procedimentos da Diretoria Executiva. Quando nós na gestão do Presidente Carlos Wilson, logo no início, as matérias que eram tratadas na Diretoria Executiva eram tratadas apenas por citação em pauta. Então se colocava o assunto na pauta e se levava esse assunto então a discussão pela Diretoria Executiva. Nós empreendemos uma mudança na Diretoria Executiva na gestão Carlos Wilson que se dava da seguinte forma. Todo Diretor que quisesse aprovar ou discutir qualquer matéria deveria fazer uma instrução padronizada, um papel de encaminhamento, com resumo das ações pretendidas, ou das contratações, e junto com as propostas que tivessem, e no caso dessa contratação estavam também as propostas, a proposta materializada da FS3, e isso era distribuído na reunião anterior de Diretoria para que os diretores tivessem, se quisessem, conhecimento, estudassem o assunto, e na

reunião seguinte então era deliberar ou não se algum Diretor ainda achasse que deveria estudar mais o assunto, poderia ser postergado para várias reuniões. Ou seja, não há uma obrigação, olha, colocou tem que aprovar. Então essa matéria seguiu uma semana anterior com as informações, nesse dia então os directores executivos presentes entenderam da necessidade de haver uma mudança de paradigma como eu mostrei na minha apresentação--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. tem condição de dizer quais eram os diretores presentes nessa reunião?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Sim. Dr. Nelson Ribeiro, Diretor de administração, Dr. Brigadeiro Veiga, Queiroz Veiga, Frederico Queiroz Veiga, Diretor de Operações, o Diretor Adenauher Nunes, Diretor-Financeiro, o Diretor... A Diretora de Engenharia Eleuza Lores estava em vacância por férias, foi substituída pelo seu Snperintendente de Manutenção naquela reunião, que ocupou a cadeira da Diretoria, Sr. Moacir e o Presidente Carlos Wilson. Todos esses diretores além da Presidência da Jurídica.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então V.Sª. confirma que foi proposta a contratação com inexigibilidade baseado exclusivamente na documentação constante da proposta da FS3 sem a existência de projeto básico. V.Sª. apresentou as justificativas para a contratação, deu o de acordo no campo despacho de decisão de Diretor, submeteu o documento aprovação na Reunião Ordinária da Diretoria Executiva com todas essas pessoas presentes, assinou o contrato com o Diretor-Financeiro, Adenauher Figueira Nunes, todo esse procedimento no dia 18 de novembro de 2003?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Não, senhor. O que está assinado no mesmo dia é IP. A IP é um

documento único. É um único papel com vários campos que eu assinei e todos os diretores assinaram no dia da reunião. Não é o contrato assinado por mim e pelo Dr. Adenauher. Isso é só instrução padronizada que ainda contou com observação na Ata, eu também vou deixar a Ata da reunião com o senhor, na qual os diretores então se manifestaram favoráveis à contratação por inexigibilidade, pediram que o processo então fosse autuado pela área de licitação da empresa para daí ter todo o seu trâmite, segundo a nossa norma regulamentar que regulamenta essa tramitação e que depois de--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. concorda que--

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Poderia concluir que seria importante, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Pois não.

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Que depois de tramitado pelas áreas, principalmente tramitado pela área de auditoria e pela área jurídica é que seria ratificado o contrato.

3º. DESCUMPRIMENTO DE NORMA INTERNA SOBRE AQUISIÇÃO E UTILIZAÇÃO DE RECURSOS COMPUTACIONAIS

Consta da Nota Técnica nº 617, de 30/03/2007 que a contratação foi realizada sem pareceres das áreas técnicas, em especial o parecer da

Superintendência de Tecnologia da Informação, contrariando os itens 3 a 5 da Norma Interna da INFRAERO NI 3.01/A (SIN), de 11 de dezembro de 2002, a seguir transcritos:

> Toda solicitação para aquisição e/ou utilização de equipamentos, programas e serviços computacionais deve ser dirigida à Superintendência de Tecnologia da Informação (DATI), para a análise pertinente, e adoção da seguinte sistemática:
>
> a) se originária da SEDE, necessariamente com o parecer da Superintendência solicitante;
>
> b) se originária de outras dependências, necessariamente com o parecer técnico do respectivo Superintendente assessorado pela área de informática;
>
> 4 Na solicitação deve constar a definição do equipamento, programa ou serviço que se deseja, acompanhada da respectiva justificativa.

Indagado na 30ª Reunião da CPI, o Diretor Comercial responsável tentou justificar como não sendo necessária, pois o Diretor de Administração ao qual está subordinada a área de tecnologia da informação esteve presente na reunião da Diretoria Executiva que aprovou a IP 295/2003 e poderia pedir vista do processo caso julgasse necessário, conforme a seguir:

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Por que não foi ouvida a área técnica. V.Sª. saberia dizer da Diretoria de Administração? Por que é que essa etapa não foi cumprida?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Qual área técnica?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Abre técnica especifica para opinar sobre a vantagem, a viabilidade, a capacidade técnica da empresa, tudo isso que existe num processo de licitação. Ou essa reunião de Diretoria supriu esse parecer?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Não. Ela poderia suprir o parecer com a presença do Diretor de Administração. Que estava presente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Estava presente junto com V.Sª.

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Que se entendesse que deveria haver mais algum parecer adicional poderia pedir vistas—

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual o parecer que foi dado? Só de V.Sª.?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Não. O meu é justificativa da necessidade da ferramenta.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Exatamente.

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Também foi feito parecer da área jurídica, foi feito o parecer da auditoria, e eu queria voltar um pouco. Porque o processo quando autuado pela Diretoria de Administração, ele seguiu os trâmites da nossa norma interna.

Posteriormente, na mesma reunião da CPI, Fernando Brendaglia ainda tentou argumentar que havia o parecer de um técnico da área de tecnologia da informação. Porém, quando novamente questionado pelo Relator se o estudo de

um técnico substituiria o referido parecer, confirmou que não havia sido formalizado o estudo, conforme consta da perícia realizada pela auditoria interna da INFRAERO e da Nota Técnica da CGU.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Aí nós vamos começar agora aquela fase que V.Sª. entrou um pouco antes. Por que a equipe técnica da Superintendência de Tecnologia da Informação não foi acionada para opinar sobre a possibilidade de desenvolvimento de programa semelhante pela própria INFRAERO?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Porque havia uma orientação da própria TI de que em havendo produtos de prateleira se desse opção por produtos de prateleira já existentes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Emitir parecer sobre a viabilidade técnica e econômica do Advantage V2. V.Sª. disse que um técnico que V.Sª. considera que foi dado parecer pela Superintendência porque um técnico opinou. Não é isso?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Técnico da Tecnologia de Informações com 20 anos na área de tecnologia de informações, Dr. Marcos Rangel, que já foi Superintendente da Área de Tecnologia da Informação, voltou a ser Superintendente na gestão do Brigadeiro J. Carlos da área de Superintendência--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Um técnico deu parecer suprimindo o parecer da equipe técnica da Superintendência de Tecnologia. Ou seja, como um técnico que pertencia deu o parecer, considerou-se que a área tinha dado o parecer. É isso?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Não. Não consta do processo isso, Senador.

Mas, segundo Mariângela Russo, o técnico só foi convocado posteriormente para acompanhar os trabalhos:

> **SRA. MARIÂNGELA RUSSO:** Quando a Diretoria Executiva tomou a decisão estratégica de compra de um sistema ele convocou um técnico da área de informática para conduzir esse processo, acompanhá-lo nesse trabalho.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Que técnico é esse?
>
> **SRA. MARIÂNGELA RUSSO:** Sr. Marcos Rangel. Que é o especialista da área de informática da INFRAERO.

Relativamente à capacidade da INFRAERO de desenvolver *software* similar, o Sr. Tércio Ivan de Barros contestou as argumentações anteriormente colocadas por Fernando Brendaglia ao responder na 31ª Reunião da CPI, em 18/09/2007, a seguinte questão:

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Mas como V.Sª. disse, até a própria INFRAERO, o serviço de Ciência e Tecnologia ou o Departamento de Tecnologia, a Superintendência garantiu a V.Sª. que poderia desenvolver isso até com prazo estipulado.
>
> **SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS:** Não. Eu disse o seguinte, a INFRAERO ela tem uma fábrica de *software*. Dependendo do interesse do cliente da fábrica de *software*, ele pode determinar qualquer tipo de serviços que ela queira. Mesmo sendo talvez um serviço que se encontre em prateleira. Se encontre habitualmente dentro do mercado. Por exemplo, da área financeira, da área

> administrativa. Mas essa da área de tecnologia voltada para a exploração de mídia o cliente tem que detalhar mais o que é que lhe interessa, como é que ele quer que seja executado. E isso pode demandar um tempo para que os seus técnicos estudem, e pode demandar um custo interno. Mas esse custo está previsto também dentro do próprio contrato.

A Hospedagem dos dados representou o valor de R$ 2.090.000,00, e também deveria ter sido objeto de análise por parte da área de Tecnologia da Informação. E mais uma vez a área não foi chamada a opinar sobre a possibilidade de a INFRAERO fazer a hospedagem dos dados em seus próprios computadores.

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Por que também a Superintendência não foi ouvida para opinar sobre a hospedagem dos dados na própria INFRAERO? Por que a hospedagem dos fatos foi feita na própria empresa FS3 e não INFRAERO? Nem opinar sobre isso a Superintendência pôde. Ou fez?
>
> **SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA:** Na ocasião a Superintendência estava hospedando alguns *softwares* da INFRAERO fora. Ela não tinha capacidade de hospedar e isso ficou--
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Prescindiu-se dessa opinião porque já estava acontecendo nessa forma.
>
> **SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA:** Isso. Já estávamos hospedando fora da INFRAERO, na EMBRATEL especificamente alguma coisa. A preços equivalentes ao que foi hospedado pela FS3.

4º. INEXISTÊNCIA DE ESTUDOS PARA VERIFICAÇÃO DO ACRÉSCIMO DE RECEITAS ESPERADOS COM A CONTRATAÇÃO.

Embora a motivação para a contratação do Advantage V2 tenha sido o aumento de receitas de mídia aeroportuária, não foram formalizados estudos para estimativa de acréscimo de receitas a partir da utilização do *Software*, embora o custo anual com a contratação do *Software* - 26,8 milhões em 24 meses- representasse quase 50% do valor das receitas de mídia aeroportuária da INFRAERO que, em 2003, era da ordem de R$ 32 milhoes. Segundo consta do Relatório da perícia realizada pela auditoria interna da INFRAERO, a estimativa de receita com o Advantage V2 em 2005, segundo a Diretoria contratante, era de 39%. No entanto, houve prejuízo com a celebração do contrato, segundo explicou o Perito que analisou o contrato na 16ª Reunião da CPI:

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO):** É possível afirmar que o objetivo da contratação da FS3 foi alcançado demonstrando que financeiramente o negócio foi vantajoso para a INFRAERO?
>
> **SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE:** Não, não houve vantagem alguma para a empresa. Pelo contrário. Só prejuízo.
>
> (...)
>
> **SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE:** Sim. Eu tenho dados aqui da área contábil. Em 2002 a receita comercial foi de 33 milhões. Em 2003, 32. Em 2004, 31 e 2005 32. Ficou nesse patamar. Esse contrato foi assinado no final de 2003 e entrou em operação 2004. Sendo que 2004 que é o primeiro ano do contrato,

> a receita caiu 4%. Em 2005 ela se elevou em 3%. Só que não dá para gente atrelar essa queda e esse aumento a um *software*. Porque vários aeroportos como eu tinha dito antes foram reformados—

A receita comercial da INFRAERO no ano seguinte, após a suspensão do uso do *software*, foi de 35 milhões, em 2006, confirmando-se o que disse anteriormente o perito. Segundo afirmou a Sra. Mariângela Russo, a estimativa de aumento de receitas veio de uma negociação da Diretoria Comercial:

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Que estudo baseou a estimativa de acréscimo de receitas a partir da utilização do Advantage V2?
>
> **SRA. MARIÂNGELA RUSSO:** Isso foi um trabalho feito na Diretoria Comercial.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Existiu então um trabalho?
>
> **SRA. MARIÂNGELA RUSSO:** Não. Já veio dentro de uma negociação feita pela Diretoria Comercial. Acredito que ele tinha parâmetros para tal. Tal situação.

Questionado na 30ª Reunião da CPI sobre a existência de estudos formalizados que comprovassem a expectativa do aumento das receitas a partir da utilização do *software* para um patamar que justificasse a contratação pela INFRAERO, o próprio Fernando Brendaglia declarou que não houve estudos formais sobre o assunto:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E qual é a expectativa de incremento de V.Sª.?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: A expectativa era que após o trabalho de implantação da ferramenta e após a ferramenta estar plenamente operando, nós estaríamos trazendo a realidade os contratos, ou seja, com o tempo, com as renovações de contrato, porque eu não rompi nenhum contrato, com as renovações de contrato automaticamente imagina-se que a cada nova renovação o preço já seria um preço mais justo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas em quanto?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Isso deveria chegar quando todos os contratos fossem reformulados, ao redor de 100 milhões ou mais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Que estudo baseou a estimativa de acréscimo de receitas a partir da utilização do Advantage V2?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Bom, alguns dados que nós tínhamos dentro da própria INFRAERO, papéis de trabalho dos antigos diretores, dos próprios superintendentes, dos gerentes, esse assunto vinha sendo debatido e também em função de comparação com outros aeroportos. Quer dizer, o número, o PACS médio de arrecadação por mil passageiros na área de mídia é em torno de 500, 600 dólares. A maioria dos aeroportos consultados. E no nosso caso está em 160 dólares. Ou seja, muito aquém da média--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. tem esse estudo consolidado?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Nós temos papéis de trabalho, Senador. Isso não tá...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Isso não foi consolidado então como estudo técnico a esse respeito.

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Não. Como estudo técnico a esse respeito, não. Há muito papel de trabalho na INFRAERO. O estudo que foi feito foi o estudo para que nós pudéssemos, como eu disse na minha apresentação, fazer uma opção estratégica que foi o estudo de optar por não fazer uma licitação máster, por não contratar mais pessoal para reforçar as áreas que demandaria um custo altíssimo sem dar transparência e igualdade de oportunidade aos compradores e sim instrumentalizar eletronicamente uma concentração de oferta que nos pareceu mais lógico naquele momento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Por que essas receitas não se efetivaram após a implantação do sistema?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Senador, elas começaram a se efetivar. E aqui eu queria chamar atenção para uma coisa muito importante. A ferramenta foi implantada nos 65 aeroportos. Dá para imaginar que isso demandou um trabalho brutal e muito tempo. E alguns atrasos.

A falta de planejamento e de estudo de viabilidade econômica impossibilitaram o cumprimento da finalidade do contrato. O Sr. Tércio Ivan de Barros – Ex-Diretor da INFRAERO que sucedeu Fernando Brendaglia - inclusive, contestou o valor de R$ 100 milhões de receita, que segundo Fernando Brendaglia, se esperava com a utilização do *Software*. Segundo explicou aquele ex-Diretor, há menos de 30 aeroportos administrados pela INFRAERO que são superavitários em receitas de mídia aeroportuária e que, apenas esses poderiam ser utilizados para se fazer a comparação com os padrões de receitas auferidos nos

aeroportos americanos e europeus, tal qual o é o aeroporto de Guarulhos. E que a comparação com os valores auferidos em aeroportos de outros países teria que ter o foco apenas nesses 30 principais. E que deveria ser pensado o atendimento a todos os 65 aeroportos, mas com foco nos principais, conforme explicou a seguir.

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: O resultado foi muito pequeno. Porque foram muito poucos os contratos elaborados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. pode dizer então que houve no mínimo falta de planejamento.

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Eu não diria falta de planejamento porque eu não estava na época lá. Eu não sei quais foram as decisões...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas V.Sª. não faria da mesma forma.

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Eu teria feito um plano econômico, um estudo de viabilidade econômica para que pudesse saber em quanto tempo estaríamos retomando com esse dinheiro. Mesmo porque a receita de mídia aeroportuária da empresa ela se citava na faixa de trinta e poucos milhões de reais, então como fazer um investimento de 26 milhões em dois anos, quer dizer, seria praticamente 50% da nossa arrecadação anual dentro de um ano.

Então, esse contrato ele teria que ter uma produtividade muito grande em função de um retorno.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Para justificar o investimento.

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Ou pelo menos um prazo mais adequado e que tivesse condições de proporcionar. Eu me permitiria uma observação ao senhor, de que alguns depoimentos

que eu tenho lido, inclusive isso foi mencionado no depoimento do Sr. Ettore, de que o retorno por passageiros dentro da INFRAERO é um retorno muito pequeno. Em torno de cento e poucos mil reais por passageiro embarcado. Enquanto que na Europa e nos Estados Unidos, nos grandes aeroportos, situa em torno de 800 dólares, 700 dólares. Se nós fizermos uma comparação com o aeroporto de Guarulhos que é o nosso maior aeroporto comercial, ele teve o ano passado 15 milhões de passageiros. E teve 12 milhões de arrecadação com a mídia aeroportuária. Ou seja, dá em torno de 800 reais aproximadamente por passageiro. Por dólar, ele daria em torno de 400 a 500 dólares. O que não estaria muito distante. Mas acontece que a empresa ela tem cerca de 10 aeroportos que são superavitários. Podemos chegar com o interesse comercial talvez a 30 aeroportos, acrescendo mais 20. Goiânia, Campo Grande, Cuiabá, alguns outros aeroportos não chegaríamos a 30. Ou seja, mais de 50% eles não teriam interesse. O aeroporto, a regional, por exemplo, as duas regionais de Manaus e de Belém, a regional de Manaus tem sete aeroportos. Quais são seus aeroportos? Porto Velho, Rio Branco, Cruzeiro do Sul, Tabatinga, Tefé e Boa Vista. Somente o aeroporto de Manaus é superavitário. E é superavitário em função da carga aérea, não da receita comercial e não da receita operacional. Então ele sustenta todos os outros seis aeroportos e a ele mesmo, sete, somente através da receita da carga aérea. Se nós pegarmos o aeroporto de Belém, somente o aeroporto de Belém é que tem receita, mas é uma regional deficitária. Como é o aeroporto de Recife que é dos maiores deficitários que existe dentro da rede de aeroportos do Brasil. Então esse comparativo nós teríamos que ter um foco nos principais aeroportos para que mesmo atendendo os 65, nós estaríamos focando naqueles que seriam os principais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Esses estudos não foram feitos.

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Eu desconheço esse assunto.

Além disso, segundo informações levantadas, o sistema era uma ferramenta que não permitia a comercialização dos espaços publicitários, mas apenas a visualização deles. A forma de celebrar os contratos continuava inalterada, ou seja, as concessionárias e anunciantes teriam que se dirigir aos aeroportos para firmar os contratos. O *software* Advantage V2, era, na verdade, um sistema de gestão dos espaços e das receitas, e sua utilização por si só, não seria capaz de proporcionar o aumento de receitas em patamar superior a três vezes o que vinha sendo recebido anualmente pela INFRAERO, conforme defendeu o Sr. Fernando Brendaglia, para justificar o preço contratado.

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Estava totalmente implantado. Ele foi totalmente implantado em maio de 2005.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E todas as ferramentas estavam funcionando?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Como ferramenta, sim. Mas eu diria que o Advantage V2 seria mais uma **ferramenta de visualização do que propriamente de comercialização.**

(...)

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Como que seria essa licitação? Se ele atenderia a necessidade de empresas internacionais, se não havia dentro do site uma demonstração da documentação.

Então, se um empresário em qualquer País tivesse interesse no aeroporto de Guarulhos ou num aeroporto qualquer por um determinado espaço ou vários espaços, quando ele soubesse que teria a licitação, eu acredito e tenho quase certeza absoluta que se

> ela não tivesse representação aqui no Brasil provavelmente ela não teria interesse. Por quê? A mídia de um modo geral, ela é extremamente rápida nas suas ações. As campanhas, as publicidades que são feitas elas têm o objetivo quase que momentâneo. **Além do que, o contrato ele teria de qualquer maneira de ter que ser elaborado nos mesmos moldes do que acontece hoje. Ou seja, tem que apresentar a documentação, tem que passar pela Assessoria Jurídica, tem que verificar e o contrato é elaborado.** Não é um contrato que sai automaticamente como se fosse dentro do sistema.

A Superintendente Comercial – Márcia Chaves – declarou, que os estudos que deveriam ter sido feitos pela INFRAERO encontravam-se na própria proposta da FS3, conforme se segue. Dessa forma, por todos os indícios até então levantados revelam que a contratação foi feita para atender o interesse dos empresários Michel Farah e Ettore Casoria. Fernando Brendaglia convenceu a Diretoria Executiva da INFRAERO a firmar o contrato, tendo essa unidade aprovado a contratação sem avaliar as reais condições do aumento de receitas.

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Que estudo baseou essa estimativa de acréscimo? Quem fez esse estudo? Existe esse estudo? Como é que se chegou a esse número?
>
> **SRA. MÁRCIA GONÇALVES CHAVES:** Esses dados são dados internacionais. Existem dados que mostram pela audiência de passageiros quanto que a atividade de publicidade ela arrecada. Então, a nossa média de arrecadação ela estava muito baixa e esse estudo foi coordenado pela Diretoria Comercial. Não foi feito por mim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. não participou, não concordou nem discordou desse estudo?

SRA. MÁRCIA GONÇALVES CHAVES: Não. Eu não participei do estudo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Houve o estudo?

SRA. MÁRCIA GONÇALVES CHAVES: Sim. Acredito que sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Acredita ou houve o estudo?

SRA. MÁRCIA GONÇALVES CHAVES: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. sabe onde é que se encontra esse estudo?

SRA. MÁRCIA GONÇALVES CHAVES: Isso tem na própria proposta da empresa tem essa colocação.

Tais fatos são confirmados também pelas declarações coincidentes entre o Sr. Ettore Casoria e o Diretor Comercial, ao afirmarem nesta CPI que o potencial de aumento de receitas oriundas de exploração de publicidade da INFRAERO havia sido identificado em razão da comparação com o valor médio de receitas de aeroportos internacionais - que girava em torno de 600 dólares para cada mil passageiros movimentados por ano, e que as receitas de mídia aeroportuária auferidas pela INFRAERO eram, em média, de 147,50.

Questionado acerca da conclusão do relatório de auditoria interna da INFRAERO, no sentido de que a estimativa de incremento de receita com o

Advantage V2 em 2005 era de 39% a previsão, mas que ficou apenas em 5%, o Diretor Comercial declarou:

> **SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA:** Eu não tenho esses dados, eu não trabalhei com esses dados. É possível, Senador, nós tivemos dificuldades no início do funcionamento da ferramenta.

5º. PREVISÃO CONTRATUAL DE EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS POR PERÍODO MAIOR QUE A UTILIZAÇÃO DO SISTEMA ADVANTAGE V2

Os serviços de customização e implantação dos dados e informações da mídia aeroportuária no *software* Advantage V2 foram planejados para serem executados do 6º ao 15º mês, conforme se verifica nas datas das dez parcelas de pagamentos constantes do cronograma físico-financeiro e no item 7.2.1 do Despacho nº 239/DRC(RCDM)/2003. No entanto, caso fosse cumprido o cronograma, o sistema só estaria concluído e pronto para operar em todos os aeroportos a partir de março de 2005.

Considerando que o contrato vencia em dezembro de 2005, o prazo de execução dos serviços constante do cronograma da proposta da FS, integrante do contrato nº 182-SF/2003/001, de dezembro de 2003, foi concebido por período maior que o de tempo de disponibilização do sítio para uso dos aeroportos.

Levando-se em consideração que o valor contratado foi de R$ 26.840.520,82 e dividindo-se esse valor pelo número de meses em que o sistema foi utilizado pelos aeroportos, chega-se a um custo mensal de R$ 2.982.280,09,

que é superior ao valor mensal recebido com receitas aeroportuárias - de R$ 2.666.666,67 – considerando-se que a receita de 2005 da INFRAERO com mídia aeroportuária era de cerca de R$ 32.000.000,00. Conclui-se, então, que a relação custo/benefício foi desfavorável à INFRAERO.

Considerando-se, ainda, o atraso no início da execução e a disponibilização do sistema apenas a partir de maio de 2005 (oito meses antes do término do contrato), o custo mensal pela utilização do sistema torna-se mais elevado – R$ 3.834.360,12, nos meses em que foi utilizado – sendo 43,78% superior às receitas com mídia aeroportuária no período.

Por essas razões, a falta de tempo hábil para se chegar ao patamar de receita esperado, em razão da suspensão do contrato, conforme apresentado pela Sra. Mariângela Russo, não pode ser considerada, pois o contrato vencia poucos dias depois de sua suspensão. O problema deve ser creditado ao mentor do contrato, que não determinou a realização dos estudos do tempo de retorno do investimento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. poderia dizer por que é que essas receitas ou esse acréscimo não aconteceu após a implantação do sistema?

SRA. MARIÂNGELA RUSSO: Não houve tempo hábil. Houve uma reação muito forte do mercado. Nós já sofríamos essa reação no mercado por outras ações, inclusive que nós tínhamos tentado para solucionar a atividade de mídia aeroportuária e realmente não houve tempo hábil até a suspensão do contrato com a FS3 não houve tempo hábil para que ela realmente atingisse os objetivos almejados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O Advantage V2 entrou em pleno funcionamento a partir de quando?

SRA. MARIÂNGELA RUSSO: Em plena operação a partir de 16 de maio de 2005.

O contrato foi suspenso no mês de seu vencimento, em dezembro de 2005, pelo Sr. Tércio Ivan de Barros, que relatou a existência de dificuldades de comercialização durante o período da implantação do sistema, que vieram a agravar o problema da execução prolongada.

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Pelo que eu pude apurar na sindicância da CGU, a expectativa é de que deveria haver um aumento de receita. Mas não houve esse aumento de receita.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E V.Sª. apurou por que é que não houve esse aumento?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Eu posso dar o exemplo de 2004 quando eu era Superintendente Regional de Manaus quando por algumas vezes nós tentamos fazer a comercialização de espaços publicitários e essa comercialização de espaço estava condicionada à implantação do sistema Advantage V2 que não estava ainda em vigor. Ou seja, aguarde um pouco mais até sair o Advantage.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ou seja, enquanto não foi efetivamente implantado também não se fazia a comercialização--

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Muito pouco a comercialização. Somente com grande esforço junto à sede da empresa para conseguir essa comercialização.

6º. PREÇOS ELEVADOS E QUANTITATIVOS DE LICENÇAS SUPERIORES AO NECESSÁRIO

Foram adquiridas 416 licenças de uso cliente ao preço unitário de R$ 9.500,00, e uma licença *server*, que totalizaram o valor de R$ 6.689.200,00. O valor unitário dessas licenças, bem como o quantitativo, foi bastante elevado. O preço foi justificado mediante comparação com o Sistema Smartstream. Todavia, segundo o relatório pericial elaborado pela Auditoria Interna da INFRAERO, além de ter sido adquirido por preço menor, o Sistema Smarstream é mais complexo que o *Software* Advantage V2, uma vez que perpassa todas as áreas da INFRAERO. No quadro a seguir, consta o preço das licenças do Smartstream, no qual pode-se verificar que está muito abaixo dos R$ 9.500,00 pagos pelo Advantage V2.

Contrato	**Discriminação**	**Qtde de licenças**	**Preço unitário (R$)**	**Preço total**
TC 085-SF/2000/0001	Contratação de 440 licenças Smartstream Reports e 360 Licenças Smartstream Financials conforme se segue			
	Smartstream Reports	440	1.357,67	597.373,92
	Smartstream Financials	360	2.675,23	963.083,52

Depreende-se, por outro lado, que o preço das licenças está superfaturado, pois o lucro obtido pela FS3, só nesse item, foi de 91,12%, uma vez que o valor pago à Licenciadora pela FS3, segundo afirmou o Sr. Ettore Casoria, foi de aproximadamente R$ 3.500.000,00. Entretanto, embora o sócio da FS3 tenha se comprometido a encaminhar à CPI os comprovantes do depósito que fez para a empresa licenciadora do *Software*, essa documentação não foi remetida.

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Qual o custo que a FS3 teve com relação ao licenciamento? Do valor recebido da INFRAERO, quanto foi repassado a licenciadora supostamente empresa MEDIA PLUS UK? Quanto que V.Sª. passou desse dinheiro? Desses cinco milhões que V.Sª. recebeu naquele janeiro, quanto que V.Sª. repassou para a empresa? Licenciadora.
>
> **SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO:** Foi passado para a empresa aproximadamente em torno de 3 milhões de reais, 3,5 milhões de reais.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Isso valor contrato ou mês de janeiro?
>
> **SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO:** Não, valor do contrato.

Desta forma, essa CPI não pôde comprovar se tais documentos existem e se o valor pago foi realmente aquele informado. É possível, inclusive, que o direito à distribuição de tais licenças tenha sido repassado gratuitamente aos sócios da FS3, pois no contrato de distribuição firmado entre o Sr. Ettore e o Sr. Zeno Vassiliades no qual é repassado à empresa o direito de comercializar o *software* Advantage V2 para aeroportos brasileiros, não existe menção ao valor do contrato. Ressalta-se que consta daquele contrato de distribuição que deveria ser

firmado um contrato de Licença com duração de dez anos, e esse também não foi apresentado à CPI:

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Quanto foi que a FS3 pagou pelo contrato de licença, tendo em vista que o mesmo não consta do pré-contrato?
>
> **SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO:** Aproximadamente foram remetidas em torno de 500 a 600 mil libras que dão em torno de uns três milhões de reais. Três milhões e meio de reais... De licença.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** V.Sª. tem esses comprovantes.
>
> **SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO:** Sim senhor. Todos feitos por transferência bancária via BANCO CENTRAL.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** V.Sª. sabe em que conta depositou? Ou também...
>
> **SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO:** Sim, senhor. Tenho tudo bonitinho.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** O senhor tem como nos remeter, né?
>
> **SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO:** Tenho.

Segundo explicou o Sr. Fernando Brendaglia, as 416 licenças adquiridas são as senhas de acesso aos funcionários da INFRAERO e a licença *server* permite que qualquer usuário tenha acesso ao sistema e possa fazer suas propostas. Perguntado sobre a razão da aquisição de todas essas licenças, uma vez que não houve projeto básico, o Sr. Fernando Brendaglia informou apenas que o quantitativo constava da proposta da FS3. Embora tenha afirmado que o

levantamento foi feito pela área comercial, não há registro no processo de contratação.

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Por que foram adquiridas 416 licenças de usuários ao preço unitário de 9 mil e 500 reais?
>
> **SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA:** Constava da proposta.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Todas essas licenças foram utilizadas?
>
> **SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA:** Eu creio que sim, Senador. Eu não sei precisar a todos. Sei que o levantamento foi feito pela nossa área comercial.

No entanto, o quantitativo de 416 licenças foi exagerado, visto que nem a metade chegou a ser utilizada, segundo consta dos depoimentos que se seguem:

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Foram adquiridas 416 licenças de usuários ao preço de 9 mil 500 reais cada uma. Todas elas foram utilizadas?
>
> **SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR:** Não, senhor. Acho que não chegou a ser utilizado 50%.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** E hoje? A INFRAERO se quiser utilizar essa licença pode utilizar? Ela pagou.
>
> **SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR:** Ela pagou. Olha, Senador, eu entendo que sim. Eu entendo que a INFRAERO tem

> esse sistema. Entendo que ela comprou isso daí. É um direito dela. Só não está disponível.

O Sr. Tércio Ivan de Barros, que sucedeu Fernando Brendaglia na Diretoria Comercial considerou exorbitante os quantitativos do contrato. Perguntado pelo Sr. Relator Senador Demóstenes Torres se:

> V.Sª. considerou o quantitativo adequado ou o contrato era grandioso no nascedouro?
>
> **SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS:** Eu diria que o contrato ele foi grandioso no nascedouro. Porque 65 licenças para os 65 aeroportos, aí eu volto àquele questionamento de foco nos principais aeroportos da empresa.
>
> (...)
>
> **SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS:** Eu não tenho uma informação correta para o senhor. Mas eu posso dizer tranqüilamente que vários aeroportos não tiveram oportunidade de usar. Porque não tiveram interessados na procura da mídia. E não são aeroportos pequenos como é Júlio César em Belém ou como é Cruzeiro do Sul no Acre ou como é Rubem Berta no Rio Grande do Sul. São aeroportos às vezes até intermediários, do porte de Goiânia, do porte de Cuiabá, do porte de Campo Grande, do porte de Maceió. Não foram utilizados porque não havia interesse em cima daquilo.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** E se pagou por isso.

7º. PAGAMENTOS ANTECIPADOS DAS LICENÇAS DE USUÁRIOS, PAGAMENTOS POR LICENÇAS QUE NÃO FORAM UTILIZADAS E PAGAMENTOS INDEVIDOS A TÍTULO DE

MANUTENÇÃO DAS LICENÇAS EM VALORES FIXOS POR PERÍODOS EM QUE AS LICENÇAS DE USUÁRIOS AINDA NÃO ESTAVAM SENDO USADAS

Embora a implantação/customização dos dados no *Software* Advantage V2 constasse do cronograma físico-financeiro - Anexo III da proposta da FS3 - para que iniciasse a partir do 6° mês de vigência do contrato, o cronograma físico-financeiro já previa que o pagamento das 260 licenças de uso cliente e de uma licença server, que totalizavam R$ 5.207.200,00, fosse efetuado logo no primeiro mês de vigência do contrato, em janeiro de 2004. Da mesma forma, o restante do pagamento referente às outras 156 licenças, no valor de R$ 1.482.000,00, foi previsto para julho de 2004, embora as licenças só pudessem ser utilizadas pelos usuários após o sistema entrar em funcionamento, o que era esperado para o início do ano de 2005.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Não. Estou perguntando a V.Sª. sobre a licença. V.Sª. começou a cobrar pelo contrato, está no contrato, a partir de janeiro já se cobrava a licença. Veja só. O pagamento de 260 licenças de uso cliente. E de licença do servidor que só passariam a ser utilizados no sétimo mês.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: No sexto mês, Senador. Mas no contrato, Senador, quando o senhor assina um contrato, o senhor assina um contrato de licença a partir da vigência do contrato se dá o início do trabalho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ok.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Não quer dizer que o senhor vá usar. Poderia até ser usado aqui. Um ano, na

realidade poderia ser usado até antes, três meses, quatro meses. Se paga a partir da assinatura do contrato o início--

Essas licenças de uso cliente só seriam necessárias a partir do momento em que os usuários obtivessem a senha para acessar o Sistema, e embora ele só tenha entrado em funcionamento a partir de maio de 2005, os pagamentos foram feitos antecipadamente, em conformidade com o previsto no cronograma constante da proposta, sendo que, em janeiro de 2004, foi pago o montante de R$ 5.207.200,00 e, em agosto de 2004, R$ 1.482.000,00:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A cada licença de uso cliente corresponde a uma senha de usuário do sistema. Correto?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: No uso cliente sim, Senador. É que no caso do uso cliente da INFRAERO ela tinha uma autoridade administradora onde ela podia interagir com os dados do sistema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas cada qual corresponde a uma senha.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Cada qual corresponde a uma senha.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Como é que se distribui essas senhas ou essa licença?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Elas são solicitadas com o nome da pessoa, cargo da pessoa, e-mail da pessoa e era fornecida essas senha de acesso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quem era o responsável pela distribuição de senha de acesso?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: A superintendência comercial, a gerência comercial.

(...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas V.Sª. confirma que a cláusula é claríssima a esse respeito que estaria implantado a partir do sétimo mês, ou seja, só poderia ser utilizado a partir dali porque tinha o período de implantação. E pela implantação e customização V.Sª. já cobrou 573 mil e 200 reais. Mas não estou questionando. V.Sª. assinou o contrato e o contrato era esse. Ou seja, já a partir do primeiro mês, embora fosse funcionar só a partir do sétimo, se pagava 260 licenças de uso cliente e da licença do servidor que só seria utilizada a partir do sétimo mês. É isso?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Em 6 de janeiro de 2004, ou seja, no primeiro mês de vigência do contrato, a INFRAERO pagou o valor de 5 milhões, 207 mil e 200 reais à FS3. Relativamente a esse valor, o que a FS3 executou? Ou que produto entregou a INFRAERO pra ter direito a esse montante de 5 milhões no primeiro mês?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Senador, é a base contratual de uma proposta. Tem pelo menos uma garantia mínima que o processo vai ser concluído a gente tem uma base--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): No mês de janeiro o que V.Sª. executou?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Foi executado o termo de licença final do contrato, desenvolvimento de módulos, viagens, levantamento de banco de dados... Existe todo um processo. É que nem quando a gente compra um carro. O senhor dá entrada no carro pra poder ter o carro. Eu acredito que a INFRAERO ela deu uma entrada exatamente num contrato, numa

proposta que foi oferecida. Nossa proposta ela tinha um valor inicial que é exatamente a nossa garantia de continuidade do projeto, Senador.

O próprio Ettore Casoria afirmou que houve antecipação de 20% do valor, e que foi pago porque constava da proposta e do contrato. Ou seja, a INFRAERO firmou contrato ilegal que contrariava a liquidação da despesa – 2ª etapa da realização da despesa – conforme artigos 62 e 63 da Lei 4.320/64, ao fazer pagamentos antecipados que praticamente financiaram as atividades da empresa que acabara de se constituir:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Eu perguntaria então a V.Sª: 5 milhões, 207 mil e 200 já pago sem nada?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: 20% do valor do contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Exatamente. Porque motivo a INFRAERO precisaria dessas licenças? Licenças de uso cliente, licença servidor em janeiro de 2004? Se ela seria operada a partir de junho de 2004?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Fazia parte da nossa proposta, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Embora estivesse licenciados naquele momento 260 acessos, portanto 260 senhas, como elas não poderiam ser disponibilizadas até porque o sistema não funcionava, V.Sª. reconhece que se pagou por 260 senhas sem o efetivo serviço prestado?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Discordo.

Esses serviços de que ele fala são outros serviços constantes do contrato, para os quais a FS3 também estava recebendo pela sua realização, como os de Implantação/Customização e de Manutenção do *Site Market* dos Aeroportos.

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** O serviço foi prestado entre...
>
> **SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO:** O serviço estava sendo prestado, Senador.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Entre janeiro e julho?
>
> **SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO:** Ele estava sendo prestado, Senador.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** De que forma? V.Sª. poderia...
>
> **SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO:** Sim, estávamos exatamente levantando o trabalho para poder fazer todo o banco de dados e disponibilizar o sistema pra assim que tivesse operacional. Que foi em junho, de 2004.

Esse problema é agravado pelo fato de que o cronograma físico-financeiro também previa pagamentos das manutenções dessas licenças, antes mesmo de as senhas dos usuários terem sido disponibilizadas, haja vista que o sistema só funcionou por oito meses - no período de maio de 2005 a dezembro de 2005.

O valor pago a título de manutenções das licenças de uso do *software* foi de R$ 897.600,00, sendo R$ 416.600,00, referente à manutenção da licença server paga em 20 parcelas fixas mensais de R$ 20.830.00 a partir do 6º até o 24º mês e R$ 481.000,00 relativo à manutenção das licenças de usuários, também em

parcelas fixas, conforme Anexo III da proposta da FS3 e a descrição constante do item 2.2 do contrato nº 182-SF/2003/0001:

Forma de Pagamento/Prazo de entrega e execução

2.2 - Licenciamento Produto

Uma licença de Uso do Advantage V2 – Server

Prazo de entrega – dez dias

Condições – Até o 5º dia após a elaboração do Termo de Recebimento

Valor – R$ 2.737.200,00 – parcela única conforme cronograma físico- financeiro, Anexo 3 da proposta

b) **416 Licenças de uso Cliente**

Prazo de entrega – dez dias

Condições – Até o 5º dia após a elaboração do Termo de Recebimento

Valor – R$ 3.952.000,00 em duas parcelas, de R$ 2.470.000,00, conforme cronogramaa cronograma físico- financeiro.

Manutenção do *Software*

Produtos Aeroportos Categoria 1

Prazo: 20 meses

Condições – o pagamento ocorrerá a partir até o 5º mês da instalação, em parcelas mensais até o 5º dia útil do mês subseqüente.

260 Licenças acesso cliente Aeroportos categoria 1: R$ 16.250,00/mês x 20= R$ 325.000,00

Uma licença Advantage V2 server:

R$ 20.830,00 /Mês x 20= R$ 416.600,00.

produtos aeroportos categorias 2, 3 e 4

Prazo: 16 meses

Condições – o pagamento ocorrerá a partir do 9º mês da instalação, em parcelas mensais até o 5º dia útil do mês subseqüente.

Valor: 156 Licenças acesso cliente:R$ 9.750,00/Mês x 16 = R$ 156.000,00

Estranho, também, é o fato de que, embora o preço pago pelas 416 licenças de usuário tenha sido o mesmo, o preço da manutenção das licenças foi diferente: 260 manutenções de licenças para acroportos tipo 1 custaram 20 parcelas de R$ 16.250,00, enquanto as 156 manutenções das licenças de usuários de aeroportos tipos 2, 3 e 4 custaram 16 parcelas de R$ 9.750,00.

Confirma-se que não é correta a fixação de valores mensais para a manutenção das licenças pelo registro constante do Despacho da Procuradoria Jurídica de Guarulhos nº 110/PJGR/2006, de 21 de março de 2006, destinado à PRPJ, assinado por Sílvia Tibiriçá Ramos Sampaio que, ao analisar a proposta de renovação apresentada pela FS3, registra que *inadvertidamente a empresa propõe o pagamento de valores fixos a título de manutenção, o que parece estar dissociado do conceito corrente de mercado.*

Segundo declarou um dos sócios da FS3 na CPI, o sistema só foi disponibilizado, em caráter experimental, a partir de janeiro de 2005, comprovando-se a desnecessidade do pagamento antecipado das licenças e de suas manutenções.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Na realidade, o sistema ele contempla a sua utilização, o sistema ele foi disponibilizado para a INFRAERO dentro do cronograma a partir do segundo semestre

> de 2004, e durante... no início de 2005 os 65 aeroportos estavam integrados e foi colocado à disposição da diretoria comercial onde eu tenho uma carta onde exatamente a diretoria comercial nos comunica no dia 19 de janeiro de 2005... Eu posso ler a carta? "Informamos a V.Sªs. que o sistema será disponibilizado para visualização no mercado em caráter experimental a partir do dia 21/01/2005, via portal INFRAERO". E novamente depois, em 10/05/2005, a diretoria comercial informa as gerências comerciais que a partir de 16/05/2005 a comercialização para espaços publicitários nos aeroportos dar-se-á apenas com utilização do sistema. Então o sistema ele foi entregue dentro do prazo e foi implementado e a INFRAERO ela fez a utilização da forma que ela achou que deveria fazer, Senador.

8º. COM O CONTRATO SUSPENSO E COM O ACESSO AO SOFTWARE NEGADO À INFRAERO, A FS3 APRESENTOU UMA PRIMEIRA PROPOSTA DE RENOVAÇÃO DO CONTRATO COM PREÇOS EXAGERADOS, COM PREVISÃO DE PAGAMENTOS DE LICENÇAS JÁ PAGAS E REGISTRADAS NO PATRIMÔNIO DA INFRAERO, HOSPEDAGEM E BÔNUS.

Contrariando o que afirmou o Sr. Fernando Brendaglia, na 1ª proposta de renovação apresentada pela empresa FS3, foram incluídos os valores relativos a uma licença server e mais 215 licenças de usuários clientes constantes da proposta de aditivação do contrato com a FS3, que foram considerados indevidos conforme consta do Despacho nº 110/PJGR/2006, de 21 de março de 2006, da Procuradoria Jurídica de Guarulhos destinado à PRPI, a seguir transcrito:

> Analisando o contrato firmado, verificamos que de acordo com o seu item (Valores e descrição dos produtos e serviços), item

2.2.(Licenciamento e Manutenção dos Produtos), foram discriminados os seguintes produtos:

- ✓ 1 (uma) Licenca Advantage V2 - Server, no valor de RS 2.737.200,00 (dois milhões setecentos e trinta e sete mil e duzentos reais)
- ✓ 416 (quatrocentos e dezesseis licenças de Uso Cliente, no valor de R$ 3.952.000,00 (três milhões, novecentos e cinquenta e dois mil reais).

Tais produtos, objeto da Nota Fiscal nº 001 da Contratante, de 30 de dezembro de 2003, no valor total de R$ 5.207.200,00 (cinco milhões, duzentos e sete mil e duzentos reais), foram entregues, pagos e patrimoniados, consoante demonstra as NEP'S nº 094 e 095, anexas ao despacho da referência, pelo que se depreende que foram adquiridos pela INFRAERO, nada mais sendo devido a título de Licença de Uso server e de Uso Cliente do Advantage *V2*. Ressalta-se as Licenças pagas também não têm prazo para expirar.

Assim, não nos parece coerente a proposta apresentada pela contratada para nova aquisição tanto da Licença Advantage V2, agora no valor de R$ 1.843.416,00 (hum milhão, oitocentos e quarenta e três mil, quatrocentos e dezesseis reais) como de mais 215 licenças não especificadas no valor de RS 10.274.400,00 (dez milhões, duzentos e setenta e quatro mil e quatrocentos reais).

Constam das duas Notas de Entrega de Bem Patrimonial – NEP's 094 e 095 que foi a Sra. Márcia Gonçalves Chaves que as recebeu na INFRAERO e como detentora das licenças as repassou para registro patrimonial sob os números 4217114 e 4201470. Apesar de o quantitativo de 416 licenças já ser considerado exagerado, uma vez que nem a metade foi utilizada, na renovação do contrato, a FS3 ainda tentou incluir mais licenças, provavelmente com o intuito de aumentar o valor contratual.

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** V.Sª. assinou o despacho 239 informando a área de licitações da INFRAERO as cláusulas que deveriam constar do contrato. V.Sª. foi gestora do contrato tendo a atribuição de emitir ordens para pagamento à FS3. Foi fiscal no início da execução do contrato tendo sido uma das responsáveis pelo aceite pela emissão da ordem para o pagamento no valor de 5 milhões, 207 mil e 200 reais referente às licenças do uso do *software* recebendo como documento de prova do direito da INFRAERO sobre as licenças de uso do *software* apenas uma folha de papel A4 denominada "termo de licenciamento" assinada pelo Sr. Ettore Casoria. V.Sª., pergunto. foi a verdadeira... V.Sª. foi a mentora da contratação da FS3?
>
> **SRA. MÁRCIA GONÇALVES CHAVES:** Não. Como eu disse antes, a contratação da FS3 ela foi feita pela Diretoria Comercial e a Diretoria Executiva. Então não tive essa participação. Agora, gostaria de registrar que não fui fiscal do contrato. Fui gestora do contrato.

Sobre esse novo pagamento de licenças exigido pela FS3 na renegociação do contrato, o ex-Diretor, Sr. Tércio Ivan de Barros, que suspendeu o contrato por 120 dias, afirmou na CPI:

> (...)A parte de licenciamento que custou muito caro para a empresa e a empresa inclusive deu entrada no seu patrimônio, mas na renovação do contrato, nas tentativas de renovação do contrato a empresa FS3 ela exigia novamente os pagamentos desse licenciamento que era um licenciamento muito caro porque eram 400 e poucas licenças.

Segundo afirmou o ex-Diretor da INFRAERO, Senhor Tércio Ivan de Barros, havia a vontade de renovar o contrato, porém ele suspendeu-o poucos dias antes do vencimento, porque o preço da proposta era muito alto, tendo sido mantido pela empresa FS3 até mesmo as cláusulas do bônus e da hospedagem, havendo a necessidade de renegociação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas por que é que V.Sª. não... Se o sistema era bom, por que é que V.Sª. não quis que ele continuasse implantado?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Não, não é que nós não quiséssemos que ele continuasse implantado. Nós queríamos a implantação, a continuidade da implantação. O que nós estávamos questionamos e o que nós questionamos em todas as nossas negociações era o preço cobrado pela empresa FS3, que era um preço considerado muito caro.

(...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Houve a intenção da INFRAERO em prorrogar o contrato com a FS3?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Sem dúvida nenhuma.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E por que é que não teve essa prorrogação?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Primeiro lugar, na minha gestão não houve êxito porque nós consideramos que a FS3 ela radicalizou em termos de querer manter mesmo o item de bônus que já havia sido cancelado oficialmente pela INFRAERO em novembro de 2005, ela manteve a condição da cláusula de bônus, ela manteve a condição de cláusula de licenciamento e ela manteve a condição da cláusula de hospedagem, que custava 95 mil reais por mês à INFRAERO--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual era o preço de mercado?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Entre 10 e 15 a 20 mil reais.

(...)

Foi entregue pelo ex-Diretor Comercial, Sr. Tércio Ivan de Barros, cópia da proposta de renovação do contrato apresentada pela FS3, pelo período de três anos, confirmando-se que realmente estava incluído o item de licenças, bônus e hospedagem, o que contradiz a declaração do Senhor Fernando Brendaglia, nesta CPI, de que na renovação do contrato, a INFRAERO não teria gasto com aquisição de licença, mas apenas com a manutenção.

Os valores dos itens e a forma de pagamento retirados da proposta apresentada pela FS3, que foi protocolada na INFRAERO em 02 de fevereiro de 2006, constam do quadro a seguir.

Proposta da FS3 com vistas à Aditivação do contrato firmado em 2003 com a INFRAERO		
Itens do contrato	**Forma de pagamento**	**Totais**
Uma licença server	36 parcelas de R$ 51.606,00	1.857.816,00
215 Licenças usuários incluída a manutenção e Serviços de atualização de Bancos de Dados	36 parcelas de R$285.400,00	10.274.400,00
Hospedagem	36 parcelas de R$18.500,00	666.000,00
Bônus	R$ 350.000 ao mês ou 15% do incremento da receita, ou o que for menor	12.600.000,00
Total do Valor proposto pela FS3		**25.398.216,00**

Também constava da proposta cláusula do bônus, a qual a Procuradoria da República do Distrito Federal –MPU - pelo ofício nº 584/JA/PR/DF, de 18/11/2005, havia recomendado à INFRAERO que fosse anulada, por representar pagamento em duplicidade à contratada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Essa proposta, já essa proposta, era naqueles termos que V.Sª. tinha mencionado anteriormente? Hospedagem, bônus, cobrar a licença...

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: 25 milhões durante três anos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mais 25 milhões?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Durante três anos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Foi realizada a análise técnica e estudo de viabilidade econômica e financeira dessa proposta?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Dessa proposta aqui nós fizemos uma solicitação. Em primeiro lugar mandamos uma comunicação à área de tecnologia da informação que analisasse essa proposta. A tecnologia de informação nos respondeu logo em seguida dizendo que precisaria que essa proposta fosse mais aberta para que ela tivesse condições de analisar. Mandamos para a FS3 e até a minha saída ela não havia respondido ainda a solicitação da tecnologia da informação. Mandamos essa mesma proposta para a área da Procuradoria Jurídica da empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. poderia mencionar os servidores, se lembrar, os servidores que analisaram.

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: O servidor da área tecnologia de informação foi o Sr. Flávio Rodrigues. E para a Assessoria Jurídica encaminhamos para a Assessoria Jurídica como um todo. A chefia pertencia à Drª. Josefina Pinho. E essa resposta ela só chegou da Procuradoria Jurídica após a minha saída no dia 31 de março de 2006.

Relativamente ao parecer jurídico mencionado pelo Ex-Diretor, constou da documentação remetida à CPI o Despacho da Procuradoria Jurídica de Guarulhos nº 110/PJGR/2006, de 21 de março de 2006, destinado à PRPJ, no qual aquele órgão jurídico manifesta o entendimento de que era indevido o valor das licenças. Por solicitação do Procurador Geral-Adjunto, foi analisado aquele documento, e emitido em 31 de março de 2006, pela Procuradora Catharina Madeira e pelo SubProcurador-Geral Eduardo Monteiro Nery, o despacho nº 375/PRPJ/2006, no qual eles registram que corroboram e ratificam todos os termos do Despacho nº110/PJGR/2006.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Veja bem, o Sr. Fernando Brendaglia declarou aqui nessa CPI que em caso de renovação do contrato a INFRAERO não teria gasto com aquisição de licença, mas apenas com a manutenção delas. V.Sª. confirma essa afirmação?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Não senhor. Está inclusive na proposta deles.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A proposta excluiu o valor referente as licenças. Excluía? Uma vez que já haviam sido adquiridas pela INFRAERO ou não?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Não, senhor. Não excluía.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O valor contratado e pago das licenças representava apenas o direito de uso do Advantage V2 pelo período de 24 meses?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Desculpe.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Uma das alegações da empresa é que esse valor foi pago era só... Não era... Era só o direito de uso. Que não haviam sido adquiridas as licenças.

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Eu não posso concordar porque se tenho um documento da área administrativa que comprova exatamente o contrário, dando entrada no patrimônio, não posso aceitar. Mesmo porque tem o registro patrimonial. Como existem de outros sistemas de tecnologia de informação que estão registrados dentro da empresa. E patrimoniados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. então reafirma que foi feita a prorrogação porque eles queriam receber mais 25 milhões de reais? Por três anos.

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Sim, senhor. Ou uma renovação de três meses com os mesmos valores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então, na visão de V.Sª., a ausência de renovação não causou prejuízo financeiro à INFRAERO. Ao contrário.

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Sem dúvida nenhuma. Ao contrário.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Causou lucro. Porque nessas bases, o que a empresa

> exigia então é que continuasse pagando pela licença a um título exorbitante.
>
> **SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS:** Exatamente. E nós na época da negociação fizemos inclusive uma proposta à FS3 que durante o período em que o contrato estaria suspenso por um prazo de até 120 dias o sistema continuaria aberto para as negociações. A FS3 não aceitou.

Apesar de haver recebido integralmente o valor das licenças de uso do *software* e da Hospedagem, ao ser suspenso o contrato, a FS3 retirou o acesso da INFRAERO ao sistema, conforme explicou o ex-Diretor. Sobre o assunto, registra-se no parecer jurídico do Despacho nº 110/PJGR/2006, de 21 de março de 2006, anteriormente mencionado, que:

> Concluindo, temos que é totalmente descabida a proposta de pagamento de Licença de Uso especialmente se atentarmos para o fato que consta da proposta de renovação a mesma versão já adquirida, ou seja a V2. Aliado a isso verificamos, também, que a licença adquirida não tem prazo para expirar o que nos confere o direito de usar por prazo indeterminado. Verificamos também que a proposta de renovação também contempla a manutenção do Banco de Dados. Nesse passo vale esclarecer que a massa de dados inserida no sistema pertence exclusivamente a INFRAERO, sendo certo que se o Sistema está implantado, seria conveniente que a própria INFRAERO fizesse a inserção dos dados necessários para a caracterização de mídia e sua disponibilidade, além de ter o dever de recuperar os dados em back up. Esclarecemos que essa providência (inserção de dados) em nada conflita com o que, a FS3 destaca em sua proposta de renovação.

> ***"A Licença de uso não abrange a cessão do Advantage V2 a terceiros, a qualquer título, nem a possilibidade de intervenção no Advantage V2"'***

Embora a FS3 tenha apresentado proposta de renovação pelo valor de cerca de R$ 25 milhões, em três anos, o ex-Diretor, que suspendeu a vigência do contrato por 120 dias, declarou à CPI que o contrato só valeria cerca de R$ 4.000.000,00.

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Ou seja, V.Sª. entende que o preço de 10 milhões de reais seriam razoáveis? Ou menos que isso?
>
> **SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS:** Muito menos que isso. Muito menos que isso.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Quanto que V.Sª. estima que seja o preço razoável? V.Sª. deve ter feito alguma pesquisa nesse sentido.
>
> **SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS:** Nós fizemos uma proposta, eles não aceitaram.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** De quanto?
>
> **SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS:** De um milhão e quatrocentos.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Perfeito.
>
> **SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS:** Sem a retirada... Com a retirada do bônus, com a manutenção das licenças pela INFRAERO e com a hospedagem por conta da INFRAERO. Evidentemente que essa proposta ela poderia ser negociável. Tanto que a proposta feita pelo Dr. José Wellington foi em torno

de três milhões e 400. Ou seja, um pequeno ajuste entre o preço proposto por nós e o preço proposto pelo Dr. Wellington--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas jamais 20 milhões, 25 milhões.

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Jamais.

O senhor Roberto Spinelli, que era Superintendente Comercial na época em que o Senhor Tércio foi Diretor concordou com o que disse o ex-Diretor, afirmando que havia forte intenção de renovar o contrato, mas que o preço de R$ 25 milhões em três anos – foi considerado muito alto. E que a FS3 incluiu novamente os valores das licenças que já haviam sido pagas no início do contrato e do bônus, para o qual o Ministério Público já havia orientado a INFRAERO para que não pagasse. Segundo ele, o valor considerado justo para a renovação do contrato com a FS3 seria de apenas R$ 1,4 milhão ao ano.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quanto que vocês propuseram?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Um milhão e quatrocentos reais/ano. A proposta deles era de 25 milhões. A proposta deles, Senador--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): 25 milhões ano?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Não. Era 8,5 milhões/ano um contrato de... três anos. Dentro desse contrato ou dentro dessa proposta deles se previa novamente o pagamento de bônus, que já havia na própria... O ofício que nós recebemos em setembro do Ministério Público Federal, aonde se pedia que a INFRAERO dizendo que não iria pagar esse bônus, não poderia se pagar, e dentro dessa proposta também de 25 milhões eles queriam que

todas aquelas licenças que já haviam sido pagas em dezembro de 2003 fossem pagas outra vez.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O despacho que o senhor deu no dia 28 de dezembro dizia que uma das razões para a suspensão do contrato foi a falta de comprovação da efetiva prestação de serviço.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Por sua vez, a carta do Sr. Tércio Ivan de Barros, carta formal 18641 registra a necessidade de promover a revisão do contrato. Houve divergências de opinião entre o senhor e o Sr. Tércio?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Não senhor. Não houve não senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A intenção era renovar.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Enquanto não se renovava, suspendeu.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Isso aconteceu por falta de...

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Falta de negociação, mesmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Diferença de preço.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Sim, senhor. Muito grande. E de conceito, Senador, já que eles queriam que a INFRAERO pagasse novamente bônus e novas licenças.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Foi analisada... Essa proposta recebeu uma análise técnica e um estudo de viabilidade econômico-financeira? Foi feito?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Senador, eu encaminhei essa proposta, eu tenho esses documentos aqui encaminhando.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O senhor mandou para as áreas competentes. E as áreas competentes recomendaram que não fizesse a renovação.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Não, não é que não fizesse. A área de informática pediu que se obtivesse outras informações. Encaminhei para a empresa, eu tenho essa carta aqui, FS3, se pedindo que ela me desse essas outras informações, mas ela não deu não. Eu acho que eles sabiam que nós estávamos... Que nós iríamos embora. Sair dali em março. Então, não houve resposta.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Perfeito. E a área jurídica?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: A área jurídica deu sim um parecer que foi então recebido lá na empresa em 31 de março de 2006 e eu não estava mais lá não, Senador. O número desse despacho é o despacho 110. Ele é de 31 de março de 2006.

Conforme foi dito anteriormente, o Despacho mencionado pelo Sr. Roberto Spinelli constou da documentação remetida à CPI. Trata-se do Despacho da Procuradoria Jurídica de Guarulhos nº 110/PJGR/2006, de 21 de março de 2006, destinado à PRPJ, no qual aquele órgão jurídico registra ter o entendimento de que era indevido o valor das licenças.

Por solicitação do Procurador Geral-Adjunto, o Despacho 110 foi analisado pela Procuradora Catharina Madeira e pelo Sub Procurador-Geral Eduardo Monteiro Nery, que emitiram em 31 de março de 2006 o Despacho nº 375/PRPJ/2006, no qual eles registram que corroboram e ratificam todos os termos do Despacho nº110/PJGR/2006. Nele, reforça-se que não se deve conceber pagamentos de serviços de manutenções por valores fixos mensais, conforme constou do contrato ora analisado e da primeira proposta da FS3, conforme se transcreve:

> Assim, imperioso se faz que a Superintendência Consulente atenda às solicitações expedidas pela Procuradoria Regional conforme a seguir:
>
> A FS3 explicite que tipo de manutenção se propõe esclarecendo inclusive quanto à garantia oferecida;
>
> Seja colhido parecer técnico da Área Consulente para definir que tipo de manutenção seria necessário prever à renovação devendo a mesma ser contratada somente por solicitação da INFRAERO e não por valores fixos mensais conforme proposto.

Sendo o *software* Advantage V2 uma ferramenta de gestão das receitas, segundo o Sr. Roberto Spinelli, o preço do sistema deveria ser em torno de 4 a 5% do valor das receitas administradas por ele.

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** O sistema informatizados era melhor do que o sistema convencional?
>
> **SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR:** Eu acho que esse sistema, ou outro sistema que possa hoje se possibilitar à

> INFRAERO verificar espaços através de computador no Brasil inteiro e para os próprios anunciantes, eu acho muito bom. O que eu acho que não dá é justamente é o preço de 25 milhões ou 26 milhões. Eu acho que isso seria uma coisa justa e aceitável, sei lá, a própria ferramenta de gestão, ela não pode custar mais de que 4 a 5% do que o sistema fatura. 35 milhões hoje de faturamento? Então não pode ter alguma coisa que custe mais que um milhão e duzentos um milhão e meio. Em nível de ferramenta.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Com esse preço dava para desenvolver um sistema semelhante? Dava para se comprar no mercado um sistema semelhante?
>
> **SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR:** Olha Senador, eu tenho certeza disso. Tenho certeza que hoje com um valor até inferior do que isso se consegue desenvolver. Organicamente.

Por outro lado, confirma-se que a primeira proposta de renovação nº 182-SF/2003/001, de dezembro de 2003, no valor de cerca de 25 milhões para um período de três anos, apresentava preços superfaturados em comparação com os preços da segunda proposta que a FS3 apresentou à INFRAERO, em 17de abril de 2006, destinada ao Diretor Comercial, Sr. José Wellington Moura. O valor global da proposta para o período de 12 meses era de R$ 3.246.266,00.

Nessa 2ª proposta, havia ainda previsão de hospedagem, nos primeiros, quatro meses, pelo valor de R$ 18.500,00 mensal, abaixo do valor da primeira. No entanto, também foram incluídos valores referentes a uma licença *server* e 250 licenças de usuários-clientes que já tinham sido adquiridas.

9º. A FALTA DE DETALHAMENTO DOS SERVIÇOS DENOMINADOS CUSTOMIZAÇÃO/ IMPLANTAÇÃO E MANUTENÇÃO DO SITE MARKET, BEM COMO A FALTA DE

LICITAÇÃO EM SEPARADO DESSES SERVIÇOS, CONTRARIANDO ACÓRDÃO TCU 1703/2003 - PLENÁRIO - QUE PROÍBE A CONTRATAÇÃO EM CONJUNTO DO SOFTWARE E DOS SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO, IMPOSSIBILITOU A AVALIAÇÃO DA COMPATIBILIDADE DOS PREÇOS PRATICADOS COM OS PREÇOS DE MERCADO.

Na documentação existente no processo de contratação, não foram listados e detalhados os serviços que seriam realizados pela contratada, pois não foram definidos: as etapas dos serviços, os produtos vinculados a cada etapa, a freqüência das visitas que a empresa deveria fazer aos aeroportos, a forma e os responsáveis por fornecer os dados necessários à execução, o modo e a freqüência da execução, os equipamentos e a mão de obra necessários à realização dos serviços e nem qual seria o apoio e os dados que seriam fornecidos pela INFRAERO e aqueles que seriam produtos oriundos do contrato.

Com relação a esses serviços, tem-se apenas as descrições gerais a seguir transcritas, constantes do item 2.3 do Termo de Contrato nº 182-SF/2003/0001:

> **2.3 Customização/Implantação serão faturadas à parte conforme valores abaixo**
>
> 2.3.1 – Valor dos 65 sites – Levantamento do ambiente e migração das informações para em dez parcelas O detalhamento dos valores dessa fase, que totaliza R$ 573.200,00, estão detalhadas no Anexo 3 da proposta da FS3, parte integrante deste instrumento contratual.
>
> 2.3.2 – Na implantação estão previstos R$ 307.200,00 para despesas de transporte, hospedagem e estadia. As despesas serão pagas conforme previsto conforme cronograma físico-financeiro,

> Anexo 3 da proposta, parte integrante deste instrumento contratual.
>
> **2.3.3 Manutenção do "site" Market do Aeroporto**
> R$ 9.683.320,82 – conforme previsto no Anexo 3 da proposta, parte integrante deste instrumento contratual.

Com relação ao anexo 3 que foi anteriormente mencionado, trata-se do chamado cronograma físico-financeiro da proposta da FS3, no qual são estipulados apenas as datas, o valor e a quantidade de parcelas a serem pagas, sem também detalhar o que seria realizado pela contratada dentro daquele item.

Em razão da falta de projeto básico que especificasse os serviços que seriam realizados pela FS3, este Relator solicitou à Gestora do Contrato que explicasse que serviços foram desenvolvidos pela FS3 nos itens de despesas do contrato. Com relação à **Customização e Implantação do *Software*** foi previsto o pagamento em dez parcelas fixas mensais de R$ 57.320,00 a partir do 7º mês do contrato e mais 12 parcelas fixas mensais de R$ 25.600,00 a partir do 2º mês de vigência do contrato para Despesas de transporte, hospedagem e estadia, **totalizando R$ 884.520,00.** Segundo a Gestora:

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Diárias e passagem no valor de 307 mil e 200 reais.
>
> **SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA:** São as viagens dos técnicos para fazer o levantamento dos técnicos, para fazer o levantamento dos dados--
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Os técnicos da FS3.
>
> **SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA:** --para fazer a digitalização, as fotos, para precificar as áreas nos 65

aeroportos. Eu gostaria de voltar a frisar esse número. Nós não contratamos para um aeroporto. Para 65 aeroportos o preço médio sai em 12 mil reais/mês aeroporto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. sabe ou sabia quantos funcionários tinha a FS3?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Não, senhor. Porque na primeira ocasião...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quatro.

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Não sei. Não sei informar. O que eu ouvi do Sr. Ettore, creio que na oitiva dele na CGU é que eles operaram usando funcionários próprios e alguns da própria Farah Service, mas não sei precisar o volume. Sei precisar que todos aeroportos foram visitados, todo serviço foi executado e todo serviço foi entregue.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. poderia informar a CPI com detalhes as seguintes etapas do trabalho contratado que teria sido desenvolvido pela empresa FS3? Customização e implantação do *software*. As etapas de implantação.

SRA. MÁRCIA GONÇALVES CHAVES: Bem, o serviço que foi prestado pela empresa foi o seguinte: Ela visitou todos os aeroportos, a INFRAERO não tinha as plantas... Todos os 65. Os aeroportos da INFRAERO. Que são administrados pela INFRAERO. Então ela fez o levantamento de plantas, plantas baixas, digitalizou essas plantas porque a INFRAERO não possuía isso, levantou todos os pontos de publicidade dos aeroportos, os contratos, os dados, fotografou, isso foi tudo colocado no sistema, como o status inicial. Depois nós fizemos a parte de revisão desse plano, foram fotografadas áreas potenciais, quer dizer, refeito o

> Plano Diretor de Publicidade, colocado um novo preço de mercado, e tinha a parte de panorama e tal. Foi feito tudo isso. Foi esse ano, um ano e pouquinho.

Segundo consta do Relatório elaborado pela comissão cujo coordenador era Marcos Rangel – que foi designada pelo Ato Administrativo nº 677/PR/2006 do Presidente J. Carlos, para avaliar o Sistema *Advantage* – as etapas dos serviços que foram, de fato, realizados pela FS3 são as descritas a seguir:

> O processo de implantação iniciou-se a partir do encaminhamento à contratada das plantas dos diversos aeroportos. A cada conjunto recebido, a contratada efetuava a visita aos aeroportos correspondentes com o objetivo de identificar as diversas áreas, tais como: embarque, desembarque, check-in, lojas, etc.
>
> As mídias existentes foram fotografadas e situadas nas respectivas plantas a fim de serem digitalizadas e inseridas no sistema.
>
> Como etapa seguinte, a contratada apresentou o sistema aos agentes comerciais dos aeroportos.
>
> Após a inserção no sistema das informações fornecidas e das levantadas pela contratada, a Comissão de Gestão solicitou a adequação dos termos utilizados nosite, originariamente na língua inglesa, para os editados pela INFRAERO na língua portuguesa, assim como, a reavaliação dos Pianos Diretores de Publicidade existentes, eliminando e/ou acrescentando áreas publicitárias, com o objetivo de agregar maior valor ao negócio de mídia aeroportuária.
>
> Paralelamente, foram cadastrados todos os contratos e os dados relativos e os pontos de publicidade - tamanho, tipo, audiência, localização, etc.
>
> A Comissão de Gestão tomando por base as informações cadastradas definiu a precificação dos valores de referência a

> serem utilizados na comercialização das áreas, considerando, ainda, o valor de mercado. Finda as etapas posteriores, em 16 de maio de 2005 o sistema foi disponibilizado para o mercado

Destaca-se que o Sr. Ettore Casoria declarou à CPI que disponibilizava apenas seis funcionários para prestar o serviço **Manutenção do *site* Market dos Aeroportos,** que custou à INFRAERO R$ 9.683.320,82 e foi fixado em parcelas mensais fixas por aeroporto, conforme anexos 2 e 3 da proposta da FS3. Além disso, o contrato foi omisso ao não exigir que a FS3 apresentasse a documentação comprobatória da realização dos serviços. Sobre o assunto, a gestora, Sra. Márcia Chaves, informou:

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Manutenção do site market dos aeroportos.
>
> **SRA. MÁRCIA GONÇALVES CHAVES:** A manutenção do site market é isso. É troca. Porque durante esse um ano e meio todos os contratos eles continuaram sendo feitos, renovados, mudados. Então tudo isso tinha que ser atualizado diariamente. As informações dos aeroportos passavam diariamente para que pudesse ser atualizado no sistema.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Para a realização do trabalho de manutenção do site market o Sr. Ettore disse que disponibilizava apenas seis funcionários da FS3. Por que esse trabalho custou à INFRAERO 9 milhões, 683 mil, 320 reais e 82 centavos. Como era feito esses serviços? Como os fiscais e a senhora que era a gestora comprovavam a realização desse serviço?
>
> **SRA. MÁRCIA GONÇALVES CHAVES:** Os funcionários eles iam aos aeroportos, fotografavam, faziam os levantamentos, esses dados eram encaminhados para a INFRAERO, nós tínhamos um site que era mídia aeroportuária onde eram encaminhadas todas essas documentações e eram atualizados no sistema e a gente

fiscalizava o que tinha sido feito com que estava efetivamente no sistema. No Advantage. O que estava disponibilizado. E isso todas essas informações eram verificadas pelos fiscais, por isso eu disse que não era uma fiscal, era gestora, que antes do pagamento de qualquer nota fiscal, atestava que aquele serviço tinha sido realizado, colocava em anexo a nota fiscal os documentos que comprovavam que o que tinha sido feito no sistema e aí sim a gente mandava para pagamento. Então tudo que foi pago foi serviço executado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): No cronograma físico financeiro da FS3 os pagamentos da etapa de customização, implantação do *software* em alguns aeroportos estavam previstos para datas posteriores à manutenção do site market. Como seria possível fazer a manutenção antes da implantação?

SRA. MÁRCIA GONÇALVES CHAVES: A implantação do site ele estava lá. A manutenção deles é mudança dos dados. Então, nós colocamos os dados, a partir de janeiro nós começamos a colocar os dados no sistema. E aí depois eles iam sendo modificados com o tempo.

Verificou-se pelo cronograma físico-financeiro, Anexo 3 da Proposta da FS3, que os pagamentos referentes ao ***Site* Market dos Aeroportos** iniciaram-se pelos três primeiros aeroportos de maior valor. Sendo que foram previstos pagamentos mensais, fixos a partir do 6º mês até o 24º para os aeroportos de Guarulhos, no valor de R$ 149.509,50, Congonhas, de R$ 72.177,00 e Brasília, de R$ 36.088,50.

A partir do 7º mês até o 24º, foram previstos pagamentos para os Aeroportos Luiz Eduardo Magalhães (de R$ 20.622,00), Galeão (de R$

41.244,00), Santos Dumont (de R$ 20.622,00), Afonso Pena (R$ 36.088,50) e Salgado Filho (R$ 25.777,50). As parcelas mensais dos demais 52 aeroportos, a partir do 9º mês de vigência, tinham o valor fixo mensal de R$ 1.288,88.

Verificou-se que o valor das parcelas dos treze maiores aeroportos representa um número inteiro, quando dividido pelo valor de R$ 1.288,88 – fixado para pagamento mensal de 51 aeroportos –, parecendo indicar que o preço pago pela INFRAERO foi estabelecido em função daquele valor. Conforme se verifica da 5ª coluna do quadro que se segue, o preço pago pelo aeroporto de Guarulhos é 116 multiplicado por R$ 1.288,88, Congonhas 56 e assim por diante. Sendo assim, os preços pagos pela INFRAERO a título de Manutenção do *site market* dos aeroportos não foi estipulado em função dos reais custos da FS3 com a realização dos serviços, mas apenas pela utilização de simples regra matemática, estando, então, em total desacordo com a Lei 8.666/93 e os princípios da razoabilidade, eficiência e da economicidade a que está sujeito o administrador público.

Pagamentos previstos para o serviço manutenção do *site market* dos treze maiores aeroportos				
Treze maiores Aeroportos	**Preço mensal - Valor parcela (R$)**	**nº de parcelas**	**Total gasto por aeroporto (R$)**	**Valor da Parcela dividido por 1.288,88(*)**
Guarulhos	149.509,50	19	2.840.680,50	116
Congonhas	72.177,00	19	1.371.363,00	56
Galeão	41.244,00	18	742.392,00	32
Brasília	36.088,50	19	685.681,50	28
Afonso Pena	36.088,50	18	649.593,00	28
Salgado Filho	25.777,50	18	463.995,00	20
Luiz Eduardo Magalhães	20.622,00	18	371.196,00	16
Santos Dumont	20.622,00	18	371.196,00	16
Belo Horizonte	15.466,50	17	262.930,50	12

Pinto Martins	10.311,00	17	175.287,00	8
Guararapes	10.311,00	17	175.287,00	8
Eduardo Gomes	5.155,50	17	87.643,50	4
Augusto Severo	5.155,50	17	87.643,50	4
Total da manutenção do *site market* dos treze maiores aeroportos			**8.284.888,50**	

(*)Corresponde ao número de vezes que foi multiplicado o valor de R$ 1.288,88 para se chegar ao preço mensal de cada um dos treze maiores aeroportos. A parcela dos demais aeroportos é justamente R$ 1.288,88, exceto o Petrônio Portela cujo preço mensal foi de R$1.289,09.

Houve previsão de pagamentos mensais fixos desnecessários durante o ano de 2004, para atualização dos dados implantados, que integravam os serviços de manutenção do *site market* dos aeroportos, pois o sistema só começou a ser utilizado por todos os aeroportos a partir de maio de 2005. Não havia necessidade de atualizar diariamente cada *site* durante o ano de 2004, conforme afirmou a Sra. Márcia Chaves, pois somente em 2005 o sistema seria disponibilizado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Por que foram previstos na proposta da FS3 pagamentos pela atualização de dados no sistema, etapa denominada atualização do site market, já a partir de maio de 2004, antes mesmo da própria iniciação de implantação do sistema, com a previsão de início e pagamento pela INFRAERO somente a partir de julho de 2004? Como é que se fez a atualização do sistema em maio, sistema que seria implantado em julho?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Porque o sistema foi implantado, começou a ser implantado em alguns aeroporto, alguns aeroportos desses que começaram a ser implantados foram vencendo contratos de mídia, foram sendo trocados, foram sendo atualizados, alguns desses aeroportos

> entraram em obras, então foi sendo atualizados... A atualização é só manter em dia todo o cadastramento do processo. Eu quero entender o que é isso, Senador, porque eu não sou gestor do contrato.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Considerando que a verba destinada à manutenção do site market seria devido em razão de alterações dos contratos das concessionárias com repercussão nos dados implantados, e que o site só ficou plenamente pronto em janeiro de 2004, conforme informado pelo Sr. Ettore Casoria nessa CPI, eu pergunto a V.Sª.: Por que em 2004 foram pagos valores a esse título que totalizaram 5 milhões, 765 mil, 708 reais e 51 centavos, uma vez que o sistema só entrou em funcionamento em maio de 2005? Como V.Sª. justifica essa situação tendo em vista que era gestora do contrato?
>
> **SRA. MÁRCIA GONÇALVES CHAVES:** O sistema ele só foi liberado para o público em 2005. Mas ele desde janeiro de 2004 ele estava sendo trabalhado. Então, os dados dos contratos eles eram diariamente modificados no sistema.

O cronograma previa pagamentos mensais para os aeroportos mesmo se não fosse feita nenhuma visita. No entanto, na contraproposta de R$ 1.400.000,00, feita pelo Sr. Tércio Ivan de Barros, esse tipo de pagamento só deveria ocorrer quando houvesse solicitação expressa para realizar o serviço de atualização do *site market* de cada um dos aeroportos:

> **SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS:** Se pagava. Que foi o contrário nosso. Dentro da nossa proposta, por exemplo, uma das grandes modificações que existia é de que no contrato estava previsto o pagamento mensal somente para o aeroporto de Guarulhos fosse feita uma visita ou não a importância de 150 mil

reais. Nós na nossa proposta de um milhão e quatrocentos nós reduzimos isso para 800 reais desde que a visita fosse solicitada pela INFRAERO. Quer dizer, se houve alguma modificação dentro do espaço, nós queríamos então que a FS3 fosse lá e fizesse a atualização. Mas nós pagaríamos 800 reais por essa modificação e não 150 por mês como obrigatoriamente estava dentro do contrato.

10º. HOSPEDAGEM CONTRATADA POR VALOR MUITO ACIMA DO MERCADO, INCLUINDO PAGAMENTO DE PARCELAS EM PERÍODOS EM QUE A ETAPA DE IMPLANTAÇÃO/CUSTOMIZAÇÃO DOS DADOS NÃO HAVIA COMEÇADO

Foi pago o valor de R$ 2.090.000,00, em 22 parcelas de R$ 95.000,00. Se o item tivesse sido licitado em separado, o custo seria bem menor. Segundo a Controladoria-Geral da União, o preço médio de hospedagem seria da ordem de R$ 10.000,00 mensais. Neste item o prejuízo da INFRAERO foi da ordem de R$ 1.870.000,00. Como os dados não foram hospedados em computadores próprios, ao final, em virtude da suspensão do contrato, a INFRAERO não possui mais acesso aos dados que foram implantados durante a vigência do contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A área de Tecnologia da Informação foi consultada sobre a utilização da infra-estrutura da INFRAERO para hospedagem para evitar esse gasto grande?

> **SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA:** Também não sei informar ao senhor.

Questionado se uma licitação para contratação dos outros serviços, como hospedagem, por exemplo, não diminuiria sensivelmente o valor do contrato, o Sr. Tércio Ivan de Barros, que sucedeu Fernando Brendaglia na Diretoria Comercial, respondeu:

> **SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS:** Diminuiria. Tanto que nós buscamos no mercado e encontramos aqui mesmo em Brasília através da BRASIL TELECOM que poderia fazer hospedagem para nós. A esse preço.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Qual preço?
>
> **SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS:** Entre 10 e 15 mil reais, aproximadamente.

O item 12.a da Nota Técnica nº 617, de 30/03/2007, a seguir transcrito registra que houve sobrepreço, uma vez que a hospedagem poderia ser adquirida pelo preço médio de R$10.000,00 mensais, em conformidade com a declaração d Senhor Tércio Ivan de Barros.

> a) sobrepreço em itens, em especial no item hospedagem pelo qual foi pago R$ 2.090.000,00, ou seja, R$ 95.000,00, mensais. Em pesquisas realizadas no mercado de hospedagem, para equipamentos com as características especificadas para o Advantage V2, encontramos o preço médio de R$ 10.000,00, mensais, e, ainda, em documento encontrado na sede da empresa, deparamos com uma minuta de contrato de hospedagem entre a FS3 e a empresa Mídia Plus International, detentora dos direitos do *software*, no valor de R$ 2.700,00.

No caso sob exame, é notória a existência de sobrepreço em diversos itens, como a hospedagem, pela qual foi paga pela INFRAERO a quantia de R$ 2.090.000,00 (R$ 95.000,00 mensais).

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Em que consistia a hospedagem do Advantage Server no valor total de 2 milhões e 90 mil reais cujos pagamentos foram concebidos em parcelas mensais de 95 mil reais a partir do terceiro mês de vigência do contrato? O senhor poderia especificar o sistema e as máquinas que foram utilizadas para a hospedagem? Esse sistema e as máquinas foram alugados ou comprados?
>
> **SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO:** Nós tivemos dois equipamentos comprados, logicamente quando foi feito, exatamente existia um projeto, onde esse projeto se [ininteligível] um dimensionamento de equipamento e utilização, foram compradas dois servidores que são de nossa propriedade--
>
> (...)

O Senhor Ettore revelou que para fazer a hospedagem comprou os dois servidores pelo preço de 25 mil dólares.

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** E o valor V.Sª. se lembra?
>
> **SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO:** Cada servidor custou em torno de 25 mil dólares, mais ou menos.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** E o valor total era de dois milhões e noventa mil, só para hospedar.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: É que não é bem assim, Senador. Essas são as máquinas. Quando você fala *hosting* ou hospedagem, essas máquinas têm que garantir a fidelidade e... A proteção exatamente dos dados. Então, essas grandes, assim como tem Embratel e Telefônica têm os seus centros de *hostings* são equipamentos de grande porte onde eu tenho uma banda dedicada para cada equipamento pra atender diretamente, única e exclusivamente um cliente onde tenho proteção de *firewall* de entrada dos equipamentos, onde o ambiente é controlado em temperatura controlada onde eu tenho o *backup* diário de todos os dados. Isso é feito diariamente. Então não é simplesmente uma máquina, Senador.

A constatação do superfaturamento também é comprovada pelo depoimento do ex-Diretor Comercial da INFRAERO, Tércio Ivan de Barros, que declarou que o valor de mercado cobrado mensalmente para a hospedagem era, em média, entre dez a vinte mil reais, conforme se depreende do trecho a seguir:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E por que é que não teve essa prorrogação?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Primeiro lugar, na minha gestão não houve êxito porque nós consideramos que a FS3 ela radicalizou em termos de querer manter mesmo o item de bônus que já havia sido cancelado oficialmente pela INFRAERO em novembro de 2005, ela manteve a condição da cláusula de bônus, ela manteve a condição de cláusula de licenciamento e ela manteve a condição da cláusula de hospedagem, que custava 95 mil reais por mês à INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual era o preço de mercado?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Entre 10 e 15 a 20 mil reais.

Comprova-se, por outro lado, a existência do sobrepreço na hospedagem do *software*, até mesmo pelos dados apresentados pela própria FS3, em cuja proposta de aditivação ao contrato nº 182-SF/2003/001 – apresentada à INFRAERO em abril de 2006 – figura o preço proposto, após três anos da celebração daquele contrato inicial, de R$ 18.500,00 mensais.

Os pagamentos à FS3 pela INFRAERO foram realizados de acordo com o cronograma físico-financeiro – Anexo III da Proposta da FS3 – pois segundo a Sra. Márcia Chaves, ele tinha sido aprovado no ato da contratação pela Diretoria Executiva.

No entanto, esse cronograma era incoerente, pois a hospedagem começou a ser paga três meses antes de iniciada a implantação/customização do *software*.

Ao ser questionado sobre os pagamentos indevidos, o Sr. Fernando Brendaglia, afirmou que não seria de sua responsabilidade a verificação dos pagamentos. No entanto, os pagamentos foram realizados conforme foram previstos no cronograma físico-financeiro da proposta da FS3, que foi por ele submetida à Diretoria Executiva para aprovação.

Tendo sido o propositor da contratação foi, também, conforme consta da Norma Interna da INFRAERO, o responsável pelo parecer final após os pareceres jurídicos e da auditoria.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Por que foi pago a hospedagem a partir do terceiro mês se o cronograma físico financeiro da FS3 previa implantação dos dados no sistema somente a partir do sexto mês?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Senador, eu não estou à frente do comitê de gestão da implantação. Seria mais próprio perguntar a eles. Eu não participo da gestão de implantação desse sistema. Existe uma equipe para isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Onde estão os computadores adquiridos pela FS3 com recursos de hospedagem? Esses computadores não seriam da INFRAERO?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Não sei informar, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Os dados inseridos no sistema pela FS3 estão armazenados na INFRAERO?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Não, Sr. Senador. Estão armazenados num sistema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual motivo?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Porque o motivo do sistema a nossa contratação a opção da INFRAERO foi exatamente que o sistema ficasse hospedado nos nossos equipamentos. Durante o processo de negociação desde 2005 se solicitou exatamente, eu tenho várias cartas que eu posso deixar com a Comissão um modelo de transição para os equipamentos da companhia e transição das próprias atividade de trabalho da companhia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Onde estão inseridos esses dados hoje?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Na minha empresa. Eu tenho o banco de dados na minha empresa e

também... Que tinha esses servidores no Brasil e tinha também um servidor espelho em Londres também. Que tem até hoje.

11º. A CLÁUSULA DE PAGAMENTO DE BÔNUS

O contrato nº 182-SF/2003/001, de dezembro de 2003, previa um bônus no valor máximo de R$ 6.600.000,00 conforme consta do item 2.3.5 do Termo de Contrato nº 182-SF/2003/0001 a seguir transcrito:

> **2.3.5 – Bônus**
>
> A CONTRATADA, terá direito a um bônus de desempenho mensal correspondente a 25% do incremento da receita comercial de publicidade contratada pela CONTRATANTE(regime de competência), limitado a R$ 600.000,00 mensais, a partir da conclusão da implantação do sistema no último site (aeroporto). A apuração e o pagamento do bônus deverão ser feitos mensalmente, mediante a comparação da receita comercial de publicidade contratada pela CONTRATANTE com igual mês do ano da contratação da licença pela CONTRATANTE.
>
> 2.3.5.1 Não deverão ser considerados na comparação para a apuração do direito a bônus os incrementos decorrentes dos efeitos da inflação(base IPC-FIPE) ou do crescimento do Produto Interno Bruto Nacional em cada período, que tenham sido refletidos nos contratos vigentes.
>
> 2.3.5.2 A estimativa global para este bônus totaliza O um montante de R$ 6.600.000,00 durante a vigência do contrato.

Esse valor não foi pago e foi cancelado em novembro de 2005 em razão de o Ministério Público haver contestado a legalidade desse item. Por meio do ofício nº 584/JA/PR/DF, de 18/11/2005, destinado ao Presidente Carlos Wilson, a Procuradoria da República do Distrito Federal recomendou a anulação

da cláusula do bônus. Segundo consta daquele documento, o bônus é grave ilicitude. A cláusula representa indevido desvio de recursos públicos para o patrimônio de uma empresa privada, sendo que não é possível que a INFRAERO adquira um sistema para incrementar seus negócios e remunere a empresa justamente pelo aumento desses negócios. Ao pagar o bônus a INFRAERO estaria remunerando a FS3 duplamente por um único serviço, pois o aumento das receitas seria decorrência natural da contratação do fornecimento do *software*.

Também com relação ao bônus e aos elevados valores do contrato, respondeu Fernando Brendaglia:

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** A contratação do *software* Advantage V2 não tinha como objetivo precípuo o controle e conseqüente aumento de receita com mídia aeroportuária havendo, portanto, identidade entre a finalidade da celebração do contrato e o fato gerador do pagamento do bônus? Qual o motivo dessa repartição de receitas com a FS3? Esse bônus foi incluído com o objetivo de transferir mais recursos à FS3, de forma mascarada, que foi a estranheza que apresentou o Senador Mário Couto, uma vez que os quantitativos já estariam pagos e superestimados com preços elevadíssimos se fossem divididos, por exemplo, hospedagem ter o preço de 10 mil mensais, foram cobrados a 95 mil? Isso qualquer hospedagem?
>
> **SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA:** Não senhor, Senador.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Esse bônus não foi pago porque... Não?
>
> **SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA:** Não. Na verdade, como eu já informei e volto a informar a proposta global

da empresa foi 26 milhões para o 65 aeroportos. E nós fizemos uma redução de seis milhões e seiscentos na proposta dela condicionada a performance. Então não é que foi criado para dar um plus adicional. E a questão da hospedagem, Senador, eu não sou um especialista, mas eu volto a afirmar que o técnico da INFRAERO fez essa avaliação e voltou a afirmar que fez essa avaliação durante seu depoimento na auditoria promovida pelo Sr. Amarildo na CGU e durante o seu depoimento na sindicância da CGU. De forma que quem pode explicar essa comparação com outros produtos da INFRAERO é o técnico Marcos Rangel.

O Sr. Tércio Ivan de Barros declarou que enquanto ocupava o cargo de Diretor Comercial, a FS3 apresentou uma fatura de R$ 200.0000,00 relativa ao bônus, que foi contestada por não ter havido aumento de receita de mídia aeroportuária no período. Posteriormente o Ministério Público recomendou a anulação da cláusula de bônus. Ainda assim, na proposta de aditivação ao contrato nº 182-SF/2003/001, a FS3 incluiu cláusula referente a bônus, mas a proposta não foi aprovada. Transcrevo a seguir, a explicação do Sr. Tércio à CPI sobre esses fatos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. acha que o sistema que se gastou 20 milhões poderia ser descartado por conta de uma fatura de 200 mil reais?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Não, eu disse que seria descartado por uma questão de fatura. O preço que a FS3 cobrava, cobrou da INFRAERO, a nossa negociação se baseava em três pontos. Em primeiro lugar, a retirada da cláusula de bônus, que era de dois milhões e seiscentos, quase dois milhões e... Quase três milhões. A parte de licenciamento que custou muito caro para a empresa e a empresa inclusive deu entrada no seu patrimônio,

> mas na renovação do contrato, nas tentativas de renovação do contrato a empresa FS3 ela exigia novamente os pagamentos desse licenciamento que era um licenciamento muito caro porque eram 400 e poucas licenças, e a redução da hospedagem. Porque a hospedagem desse sistema estava localizado na Inglaterra. E quem só tinha acesso a essa hospedagem era a empresa FS3. A INFRAERO não tinha condições. Então com a retirada da cláusula de bônus, com a retirada da cláusula de cobrança de novo licenciamento(...)

Os pagamentos à contratada eram liberados mensalmente, da forma como foram fixados no cronograma de pagamentos constante da proposta da FS3, sem a exigência da documentação legal dos direitos de uso do *software*, bem como da efetiva comprovação por parte da contratada de realização dos serviços.

Pela liberação do pagamento relativo às 416 Licenças de Uso Cliente (senhas de acesso ao sistema) e da Licença Server, no total de R$ 6.689.200,00, não foi exigido o certificado de licenciamento do *software,* que deveria ter sido fornecido pela empresa Media Plus Internacional. Em seu lugar, a gestora do contrato aceitou apenas documento assinado pelo Sr. Ettore Casoria, como representante da FS3, denominado Termo de Licenciamento, sem nenhum valor legal perante as leis brasileiras. Dessa forma ela descumpriu o art. 63 da Lei Complementar nº 4320/64, a seguir transcrito:

> Art. 63. A liquidação da despesa consiste na verificação do direito adquirido pelo credor tendo por base os títulos e documentos comprobatórios do respectivo crédito.
> § 1º Essa verificação tem por fim apurar:
> I - a origem e o objeto do que se deve pagar;
> II - a importância exata a pagar;

> III - a quem se deve pagar a importância, para extinguir a obrigação.
> § 2º A liquidação da despesa por fornecimentos feitos ou serviços prestados terá por base:
> I - o contrato, ajuste ou acôrdo respectivo;
> II - a nota de empenho;
> III - os comprovantes da entrega de material ou da prestação efetiva do serviço.

Esse Termo de Licenciamento foi registrado no patrimônio da INFRAERO por solicitação da Sra. Márcia Chaves, que o recebeu da contratada e autorizou o pagamento.

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Por que V.Sª. aceitou como documento probatório para o pagamento das licenças de uso de *software* no valor de 5 milhões, 207 mil e 200 reais uma mera folha de papel A4 assinado pelo Sr. Ettore Casoria?
>
> **SRA. MÁRCIA GONÇALVES CHAVES:** Esse documento ele foi encaminhado a nossa área de patrimônio que garantiu a veracidade dela e foi patrimoniado o sistema antes do pagamento.

Apesar de o Sistema ter sido disponibilizado para os aeroportos em maio de 2005, o pagamento das licenças (que são as senhas de acesso dos usuários ao sistema) foi feito antecipadamente em janeiro de 2004.

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Por que é que a INFRAERO aceitou o cronograma físico financeiro apresentado pela FS3? Integralmente? Inclusive com pagamentos antecipados.

> **SRA. MÁRCIA GONÇALVES CHAVES:** Não existia pagamentos antecipados. Mas essa aceitação foi dada pela Diretoria Executiva da empresa.

Apesar dos pagamentos terem sido realizados, quando da suspensão do contrato, a FS3 retirou o acesso dos usuários da INFRAERO ao sistema, e na proposta de aditivação ao contrato incluiu o pagamento de licenças ao argumento de que elas valeriam apenas para o período da vigência do contrato.

> No item 7.1.11 do contrato constou: Assegurar à Contratante garantia do produto ofertado consoante com o objeto deste contrato, pelo prazo de vigência do presente instrumento, devendo a Contratada se responsabilizar sobre o funcionamento incondicional do produto mantendo operacional ininterruptamente durante o período da garantia na versão disponível na data do último pagamento da manutenção.

Além de perder o acesso ao sistema, a INFRAERO deixou os dados que foram incluídos no sistema durante a vigência do contrato nos servidores da FS3, e com espelho na Inglaterra, na Media Plus Internacional, segundo afirmou o Sr. Ettore nesta CPI. Embora já tivesse sido pago a valor integral da manutenção das licenças – de R$ 897.600,00 – foi desconsiderado o que consta do item 7.1.11, anteriormente transcrito.

Além de tudo isso, a INFRAERO não cobrou judicialmente, e, pior, o Diretor Comercial Sr. José Wellington de Moura devolveu à FS3 a carta de fiança, que era a única garantia que a INFRAERO possuía.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A Srª. Márcia Chaves fez um despacho dizendo que quando acabasse o contrato que esse sistema era da INFRAERO.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Existe esse despacho?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Existe o documento e a entrada até do próprio programa--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas a FS3 não entregou e a INFRAERO não cobrou.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Mas isso não foi entregue, não senhor, até hoje.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Se a FS3 descumprisse as obrigações contratuais com aquele valor de 26 milhões de reais, como é que a INFRAERO faria para executar essa inadimplência? Que garantia que apresentou a FS3?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Bem, existia uma caução, um seguro garantia que foi retido, inclusive, quando nós fizemos a suspensão--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual valor?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Eu sinceramente eu não me lembro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Foi retido ou foi devolvido?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Quando nós estávamos lá, a suspensão do contrato aconteceu retemos a carta de garantia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quem foi que devolveu?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Ela foi devolvida depois na gestão do Dr. Wellington Moura.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ficou então completamente sem garantia.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Ficou depois.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): As empresas concessionárias pressionaram para voltar o sistema antigo? Para romper o contrato com a FS3?

Conforme informado pela Sra. Márcia Chaves, existia uma comissão de fiscalização, que passou a fiscalizar os demais serviços constantes do contrato, sendo que uma das integrantes era a Sra. Mariângela Russo, que a partir do ano de 2005 era a responsável pela operacionalização do sistema, no aeroporto de Guarulhos. Ela coordenava o sistema de São Paulo, segundo informou a Sra. Márcia Chaves, gestora do contrato.

SRA. MÁRCIA GONÇALVES CHAVES: Sim. Nós tínhamos acima dos gestores dois coordenadores. O coordenador titular que era o Sr. Ian Lawrence Webster, tínhamos um coordenador substituto que era o Sr. Flávio Rodrigues. O primeiro da área de Tecnologia da Informação e segundo da área financeira. Eu era gestora, tínhamos como fiscal a Srª. Mariângela Russo, Rutilene Barros Granero e Marcos Augusto de Abreu Rangel. Eram os fiscais. Posteriormente essa Comissão foi modificada.

Mariângela Russo, no período em que esteve em Guarulhos, fazia a fiscalização via sistema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Que atividades relativas a esse contrato V.Sª. desenvolvia a partir do momento que foi lotado em Guarulhos?

SRA. MARIÂNGELA RUSSO: A operação do sistema. Na verdade nós ficávamos no controle das informações gerenciando todo o trâmite do processo de informações, de implantação das informações.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quando V.Sª. foi para Guarulhos?

SRA. MARIÂNGELA RUSSO: 31 de maio de 2005. Desculpa, Excelência, em 31 de agosto de 2005. Eu fui em 1º de fevereiro de 2005 e fui destituída em 31 de maio de 2005.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Os pagamentos à FS3 eram realizados de acordo com o cronograma constante do anexo 3 da proposta, mesmo se o serviço previsto não tivessem sido executados?

SRA. MARIÂNGELA RUSSO: Não. Nós confirmávamos se havia sido executado para pagamento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quais eram os fiscais e qual a atuação de V.Sª. junto a esses fiscais a partir do momento em que V.Sª. foi designada para trabalhar em Guarulhos?

SRA. MARIÂNGELA RUSSO: Quando eu passei a trabalhar em Guarulhos que eu fui substituída nessa fiscalização até porque a fiscalização também era sobre as atividades que eu exercia. Então eu deixei de ser fiscal quando eu passei a operar, fui designada a operar o sistema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Que funcionários da INFRAERO trabalhavam juntamente com a FS3 nessa implantação, fiscalização?

> **SRA. MARIÂNGELA RUSSO:** Eu tinha três pessoas lotadas no aeroporto de Guarulhos que nós fazíamos a fiscalização via sistema, nos relacionávamos com os demais aeroportos, íamos se necessário fazer os treinamentos. Agora, a FS3 não tinha empregados na INFRAERO fazendo isso. Ela tinha uma equipe na empresa, na sede deles.

Percebe-se, no entanto, que, pela falta da especificação dos serviços – em razão da falta do projeto básico –, os fiscais não tinham como fazer as verificações por não disporem de um padrão comparativo para avaliar se o contratado havia sido executado.

Verificações no sistema só apresentariam as modificações ocorridas desde a última consulta realizada. Mas seriam essas as alterações que justificariam os pagamentos mensais e fixos de valores tão altos, como era o caso do aeroporto de Guarulhos, de quase R$ 150.000,00?

Na prática, o que se observa dos depoimentos nesta CPI, é que os pagamentos eram feitos de acordo com o cronograma da proposta que estabelecia os pagamentos em parcelas fixas mensais. Tanto Mariângela Russo quanto Márcia Chaves afirmaram que faziam a fiscalização via sistema, mas que alguns serviços foram pagos de acordo com o cronograma, sem comprovantes da realização apresentados pela empresa.

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):**
>
> Como V.Sª. comprovava que os serviços haviam sido prestados pela FS3 e que essa empresa estava apta a receber os pagamentos constantes do cronograma físico financeiro?

SRA. MARIÂNGELA RUSSO: Nós comprovávamos via sistema todo o serviço implantado. Nós fazíamos comparações, composições e tudo que era repassado para a implantação, era repassado de INFRAERO. Os aeroportos passavam via essa equipe. Então nós tínhamos conhecimento do que havia sido passado e se havia sido feito ou não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Para o pagamento das diárias, a FS3 comprovava o gasto efetivamente realizado?

SRA. MARIÂNGELA RUSSO: Não. O contrato foi de valor global. Nesse caso já tinha computado esse valor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Consta do cronograma físico financeiro da proposta outros pagamentos antecipados como do item "manutenção do site market". Como e por que foram pagas as manutenções anteriormente à implantação dos dados em diversos aeroportos?

SRA. MARIÂNGELA RUSSO: Olha, eu não me recordo desse fato. Mas nós só pagávamos a partir do momento que realmente eles eram realizados. Agora, tinham itens que independiam da realização. Isso que eu me recordo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Todos os fiscais tinham acesso ao sistema implantado pela FS3?

SRA. MARIÂNGELA RUSSO: Todos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Eles utilizavam o sistema para consulta e avaliação do cumprimento do contrato?

SRA. MARIÂNGELA RUSSO: Sim.

SRA. MARIÂNGELA RUSSO: Eles tinham as senhas e deveriam, até para testar notas tinham que verificar todo o

trabalho. Nós tínhamos mídia aeroportuária, que era um site onde todas as informações eram acessadas por todas as pessoas relacionadas ao produto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Como era a relação de V.Sª. com os outros fiscais do contrato?

SRA. MARIÂNGELA RUSSO: Profissional e tranqüilo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Em algum momento outros fiscais foram contrários a algum pagamento à FS3?

SRA. MARIÂNGELA RUSSO: Enquanto eu estava na fiscalização nós deixamos de pagar enquanto o serviço não estava pronto, pagamos quando confirmado e posteriormente eu tive conhecimento que algumas notas não foram pagas porque não conseguiu. Mas isso já foi numa segunda gestão. Na primeira gestão eu não tenho conhecimento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A segunda gestão V.Sª. se refere à saída do Sr. Fernando Brendaglia?

SRA. MARIÂNGELA RUSSO: É. A segunda gestão do contrato já estaria com o Dr. Tércio Ivan de Barros.

Segundo a gestora do contrato, a comprovação da realização dos serviços era feita pela comissão de fiscalização, por meio de consulta ao *software* Advantage V2 para verificar se os dados de mídia aeroportuária já haviam sido implantados. Não era exigido que a contratada apresentasse a documentação comprobatória, mas apenas a nota fiscal.

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Antes de autorizar os pagamentos com vista a verificar a efetiva realização do serviço prestado pela empresa FS3, qual era o procedimento de V.Sª.?
>
> **SRA. MÁRCIA GONÇALVES CHAVES:** Como eu falei anteriormente, os fiscais do contrato eles verificavam tudo que tinha sido realizado de serviço e comprovado no mídia aeroportuária e no próprio sistema faziam, apensavam as notas fiscais essas comprovações e aí depois disso atestavam, eles atestavam que o serviço tinha sido feito e aceito, e aí sim mandava para o gestor para que fizesse o pagamento.

No entanto, em virtude de não terem sido determinadas as etapas e os produtos relacionados a cada uma, torna-se praticamente impossível a constatação da realização dos serviços, principalmente aqueles relacionados à manutenção do *site market* dos aeroportos, que seriam devidas por alterações nos contratos de mídia aeroportuária, nos preços ou em quaisquer outros dados. Fica então a pergunta: como os fiscais poderiam verificar a realização de modificações no *site market* de todos os 65 aeroportos? Que modificações seriam essas que justificassem o pagamento mensal de faturas de cerca de R$ 150.000,00, como é o caso do Aeroporto de Guarulhos e de R$ 1.288,88 para os outros 51 aeroportos menores? Essas alterações eram diárias? Em que data do mês eles ocorriam? O sistema apresentava relatórios das alterações?

Tanto é assim que o Senhor Roberto Spinelli, que assumiu a função exercida pela Sra. Márcia Chaves, afirmou à CPI que não seria possível toda a comprovação pelo sistema e que a auditoria interna já havia constatado que estava se pagando sem a efetiva comprovação da realização dos serviços.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Na época o Sr. José Wellington Moura que sucedeu o Sr. Tércio Ivan de Barros, na Diretoria Comercial afirmou aqui que o atestado do recebimento dos serviços prestados pela FS3 que esse atestado era realizado no próprio sistema. Essa afirmação foi confirmada pela Srª. Mariângela Russo a essa CPI. Era isso mesmo?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Olha, Senador. Algumas coisas, sim. Outras não. Eu até... Eu... Quando nós assumimos lá em outubro de 2005, foi montada uma Comissão para que pudesse se certificar as notas fiscais. Isso em função do seguinte. A auditoria interna nossa já tinha visto e verificado que o seguinte, que estava se pagando sem a efetiva comprovação de que aqueles serviços haviam sido feito e realizados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Se olhava o sistema e pagava. Ninguém ia lá verificar se tinha realmente sido feito o serviço.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Exatamente. Inclusive, Senador, em função disso, se o senhor quiser eu posso passar para o senhor, tenho aqui alguns relatórios.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quero. Pois não.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Nesse tempo que eu estive lá, nós não pagamos mais ou menos um milhão de reais. Em função de serviços e que realmente não foram comprovados. Eu tenho esses relatórios.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Por favor, pode juntar esse Relatório.

Então, nesse período a INFRAERO deixou de pagar mais ou menos um milhão de reais que foi apresentada a fatura, a nota,

mas o serviço não tinha sido realizado. É isso? Foram glosadas essas notas.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP): Será que era uma rotina normal anterior?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Não sei, Senador. Não posso confirmar isso aí.

Embora a gestora do contrato tenha afirmado que os pagamentos eram feitos por consulta ao sistema, o ex-Diretor Tércio Ivan de Barros também declarou que isso não seria possível. Os pagamentos eram mesmo realizados de acordo com o cronograma, com o que a própria Sra Márcia Chaves, gestora do contrato, concordou, afirmando inclusive que os pagamentos eram liberados para a FS3 de acordo com o cronograma, conforme aprovação da Diretoria Executiva.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Sr. José Wellington Moura, que sucedeu V.Sª. na Diretoria Comercial afirmou que o atestado de recebimento dos serviços prestados pela FS3 à INFRAERO era realizado no próprio sistema. Afirmação que foi confirmado pela Sr. Mariângela Russo a essa CPI. V.Sª. confirma isso?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Não. Não confirmo. Não confirmo porque um dos motivos que nós tivemos com glosa de faturas de notas fiscais da empresa FS3 veio oriunda de uma correspondência ao final de setembro de 2005 da auditoria da empresa aonde ela cobrava a atitude da Diretoria Comercial na fiscalização desse contrato desde março de 2005. Então logo no dia 29 eu propus ao Presidente a troca, substituição do restante da Comissão de Fiscalização, colocamos novos fiscais e buscamos

cumprir de acordo com as orientações da auditoria as suas recomendações.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então V.Sª. mandava fazer fiscalização efetiva. E antes de V.Sª. como é que era feito isso?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Eu não posso afirmar porque eu desconhecia o sistema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas não havia. Se V.Sª. modificou é porque não estava sendo feito.

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Nós consideramos que o correto seria cumprir com as determinações da auditoria, fazendo a fiscalização através de documentos e não só através do sistema. Porque só através do sistema não era possível.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então antes de V.Sª. que se fazia antes do sistema. Antes de V.Sª. se fazia...?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Só pelo sistema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Só pelo sistema. E após V.Sª. exigiu--

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Exigi o cumprimento de apresentação de documentação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Perfeito. Quando V.Sª. assumiu a Diretoria Comercial da INFRAERO, as Srªs. Márcia Chaves e Mariângela Russo foram substituídas nas funções que ocupavam na Diretoria Comercial. Quais os motivos dessas substituições?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: A Mariângela Russo eu já era conhecida pela INFRAERO, uma funcionária antiga, logo nos primeiros dias, se não me engano no primeiro ou segundo dia que

> eu assumi eu fiz a sua substituição porque ela era gestora do contrato do Advantage em São Paulo. E eu fiz isso para que colocasse uma pessoa de maior confiança da Diretoria Comercial-
>
> -
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Quem?
>
> **SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS:** O Sr. Carlos Alberto Fonseca que trabalhava já em São Paulo, ele era Gerente Comercial e ele assumiu então a gestão desse contrato. E a Márcia Chaves ela assumiu, ela deixou a Superintendência Mercadológica ao final do mês de setembro quando eu trouxe de São Paulo o Sr. Roberto Spinelli para assumir essa posição.

De acordo com recomendação da auditoria interna da INFRAERO – e conforme revelou o Sr. Tércio Ivan de Barros – não seria possível comprovar os serviços realizados por meio de consulta ao sistema, contrariando o que afirmou a Sra. Márcia nesta CPI. Declarou, ainda, que, ao assumir a Diretoria Comercial, adotou fiscalização mais rígida, mudou a equipe de fiscalização e de gestão do contrato, passando a exigir comprovantes da realização dos serviços, em cumprimento às recomendações da auditoria da INFRAERO. Por essa razão, várias notas fiscais foram glosadas, pois foram apresentadas em duplicidade.

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Quais as pessoas que V.Sª. designou como gestor e como fiscais?
>
> **SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS:** Sr. André de Barros, que não é parente, o Sr. André, o senhor... A Srª. Sandra, o Sr. Carlos Alberto e a Sofia, de São Paulo.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Esses fiscais relataram o qué a V.Sª.? Qual a

impressão deles em relação à execução do contrato anteriormente à entrada de V.Sª. lá? O que disseram esses fiscais e mesmo o gestor do contrato a V.Sª.?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Bom, com relação à fiscalização, nós percebemos que a fiscalização ela teve uma mudança. E essa mudança foi muito positiva para a INFRAERO. Porque com a fiscalização mais rígida, nós constatamos pagamento em duplicata, a apresentação em duplicata de notas fiscais--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E foram pagas?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Não, senhor. Foram glosadas. Notas que já haviam sido pagas estavam sendo apresentadas novamente, e o principal ponto era a execução de serviços aonde a FS3 fazia cobrança, mas não fazia a comprovação. Então nós só pagávamos essas notas se houvesse a comprovação de execução do serviço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. pode dizer que anteriormente serviços foram pagos sem a devida comprovação?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Não posso dizer isso para o senhor. Eu posso dizer do trabalho que nós fizemos—

(...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Houve uma tentativa então, na época em que V.Sª. estava lá de recebimento de forma duplicada, de tentativa de apresentação de notas e faturas sem que se buscasse a comprovação. Tentaram então fazer isso na gestão de V.Sª.? A FS3 tentou fazer assim...

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: A FS3 como qualquer empresa ela apresenta as notas e quem é o contratante tem a obrigação de conferir.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Perfeito. Mas tentaram então receber em duplicata, tentaram receber por serviços não prestados...

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Eu não posso dizer se tentaram receber ou se foi um erro administrativo deles na apresentação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas isso não aconteceu.

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Aconteceu efetivamente.

Segundo o Sr. Tércio, foram apresentadas notas fiscais que estavam em duplicidade e outras referentes a serviços que não tinham sido executados. Todas foram glosadas pela comissão de fiscalização.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. verificou se os pagamentos à FS3 foram realizados corretamente?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: A comissão de fiscalização tinha esse trabalho e ela o fazia de uma maneira extremamente competente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. já disse, só para confirmar, foi contestada alguma nota emitida à FS3?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: A FS3 contestou várias notas e nós comprovamos pela glosa através da cobrança em duplicidade e da não execução. Isso motivou a INFRAERO,

> motivou a FS3 a ingressar com uma ação fazendo uma cobrança depois da minha saída, algum tempo depois, se não me engano no começo desse ano ou final do ano passado cobrança de 29 notas fiscais que tinham o recibo sido retirado e a INFRAERO fez o pagamento. E mais cento e tantas notas, 130 notas, alguma coisa assim, no valor de seiscentos e tantos mil reais, a INFRAERO não efetuou o pagamento e a FS3 ingressou com uma ação de protesto e a INFRAERO conseguiu fazer a suspensão desse protesto.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Comprovando que já tinha feito...
>
> **SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS:** Comprovando que o serviço não estava executado.

A FS3 protestou 136 notas fiscais, cujos serviços não haviam sido realizados, mas segundo Roberto Spinelli, elas não foram pagas.

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Na época que o senhor estava lá, como é que era feito esse atestado? Esse atesto?
>
> **SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR:** Senador, em 29 de setembro de 2005 foi feita uma comissão de pessoas, de próprios funcionários especifica para se fazer isso aí. Certificar notas fiscais e certificar de que aquele serviço havia sido feito. Efetivamente feito. Depois, Senador, só para completar, em 2007 a empresa FS3 entrou com protesto referente a 136 notas fiscais em que na minha época não tinha sido pagas, isso aí dava um montante de seiscentos e poucos mil reais, a INFRAERO então agora nesse ano de 2007 entrou com uma ação de cancelamento de notas, essas próprias notas fiscais, e não pagou. A INFRAERO até hoje não pagou essas notas fiscais aí.

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Por que é que o Sr. Tércio Ivan de Barros, quando assumiu a Diretoria Comercial da INFRAERO trocou as Srªs. Márcia Chaves e Mariângela Russo?
>
> **SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR:** Olha Senador, a informação que eu tenho sobre isso que ele fez essa troca quando ele recebeu um Relatório, a auditoria fez dizendo que algumas observações anteriores de janeiro e março que a auditoria havia... Que a auditoria então tinha feito não haviam sido cumpridas. Em função disso ele pegou e trocou algumas pessoas. Inclusive foi quando eu assumi a Superintendência em outubro de 2005.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Certo. Isso então estava relacionado à gestão do contrato e a fiscalização do contrato?
>
> **SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR:** Sim, senhor.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Esses... Os fiscais também foram trocados?
>
> **SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR:** Sim, senhor. Os fiscais também.

Consta da Nota Técnica nº 616 GSGAB/SFC/CGU/PR, de 30 de março de 2007, da Controladoria-Geral da União, que acontecem desvios de receitas de mídia aeroportuária, e que há potencial para que a INFRAERO suba do patamar de 30 milhões para o valor de 100 milhões ao ano. A disfunção ocorre porque as concessionárias não declaram o valor real dos contratos com as anunciantes. Utilizando do seguinte artifício, segundo a CGU:

> A mecânica utilizada para consumar os desvios seria a confecção de dois contratos. Um deles, com valor menor, seria apresentado pelas concessionárias à INFRAERO e sobre ele se calculariam os

repasses. O outro, com os valores efetivamente cobrados dos anunciantes, seria "de gaveta".

Indagado sobre a existência dos ditos "contratos de gaveta" o Sr. Roberto Spinelli afirmou acreditar que isso não ocorre, pois os preços da INFRAERO estão de acordo com os de mercado eporque as empresas anunciantes são idôneas, conforme explicação a seguir, dada a esta CPI.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Perfeito. Como é que funcionava o sistema de comercialização antes? De mídia aeroportuária.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Sim, senhor. Bem, eu posso dizer para o senhor quando eu trabalhei em São Paulo na área comercial entre 1993 e 2000.

Bem, as empresas interessadas em ponto, em painel procuravam a nós, a nossa empresa. Era negociado um preço e era feito um contrato com participação de 50%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Era caso a caso.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. tem notícia do chamado contrato de gaveta? Porque 50% é para INFRAERO. Então, faziam um contrato mais barato, que era o oficial, e o que era real ficava na gaveta para se pagar menos à INFRAERO. V.Sª. teve notícia desse tipo de contrato?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Não. Não tenho não senhor, Senador. Eu vou dizer para o senhor. Eu acho que a INFRAERO hoje ela tem os preços bons, o preço hoje que a INFRAERO faz no mercado hoje de publicidade são preços bons.

São concorrentes hoje em qualquer outro segmento lá em São Paulo, principalmente. E quero dizer para o senhor o seguinte, eu acho muito difícil hoje alguns anunciantes, grandes anunciantes, vou dar o exemplo que nós temos lá em São Paulo, nos nossos aeroportos e outros aeroportos do Brasil. A Nike, sei lá, Coca-Cola, Adidas, eu acho muito difícil de que essas empresas iriam se prestar a fazer outro segundo contrato de gaveta só para iludir uma empresa pública. Eu sinceramente eu não vejo isso como uma coisa factível, partindo dessas grandes empresas.

No entanto, segundo Mariângela Russo, havia um comentário, não comprovado, de que esses contratos de gaveta poderiam estar acontecendo.

SRA. MARIÂNGELA RUSSO: É porque... Justamente. O sistema era uma oportunidade de dar transparência ao mercado. Normalmente quando um único interessado ou naquele momento aparecia e decidia ou solicitava uma área até que não existia no Plano Diretor era avaliado pela administração do aeroporto e realizado um contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Havia notícia de contratos de gaveta?

SRA. MARIÂNGELA RUSSO: Existia um comentário de que os contratos nós recebíamos contratos parcialmente, não tínhamos a totalidade da negociação feita dos painéis. Então não digo contratos de gaveta, não posso lhe afirmar isso. Eram feitos outros contratos em função de serviços que as próprias empresas agregavam àquele sistema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas esses contratos... se existiam, a notícia é que era para evitar que a INFRAERO recebesse os 50% que lhe era destinado. Ou seja, se fazia um contrato menor, e um outro

realmente... o menor era oficial e o outro com valor maior que era o real a fim de evitar que a INFRAERO recebesse um recurso maior? Havia essa notícia?

SRA. MARIÂNGELA RUSSO: Havia a notícia. Eu não posso lhe afirmar que isso ocorria. Havia a notícia, sim.

12°. A INEXIGIBILIDADE DE LICITAÇÃO PARA A CONTRATAÇÃO DOS SERVIÇOS OBJETO DO CONTRATO

Verifica-se do cronograma físico-financeiro do contrato com a FS3 que 75% (setenta e cinco por cento) do valor do contrato correspondia à prestação de serviços e os 25% (vinte e cinco por cento) restantes representavam o valor despendido com a aquisição do *software*, conforme demonstrado no quadro a seguir:

	1.1.1.1.1.1.1.1 Valor	%
Aquisição de Licenças	**6.689.200,00**	**25**
Prestação de Serviços	**20.151.320,82**	**75**
Customização/implantação	880.400,00	
Custo da Manutenção dos serviços	12.670920,82	
Bônus de Desempenho	6.600.000,00	
Total	**26.840.520,82**	**100**

Dessa forma, a solução adequada a ser tomada pela Diretoria Comercial da INFRAERO seria a divisão nos itens objeto da contratação do referido *software* na seguinte conformidade:

a) aquisição da licença de distribuição do *software* por meio de licitação internacional ou, caso comprovada a exclusividade do produto, por meio da contratação direta com a licenciadora (Media Plus Internacional) ou com a distribuidora no Brasil (FS3 Comunicação e Sistemas Ltda);

b) contratação da prestação dos serviços de implantação e manutenção do *site market* dos aeroportos (serviços de digitalização de mapas, fotografias e inserção de dados dos contratos de venda de mídia aeroportuária), por meio de licitação, visto que certamente haveria inúmeras empresas aptas a contratar com a INFRAERO e seria possível obter preços consideravelmente mais vantajosos para a estatal que os contratados com a FS3.

Assim, a contratação direta com a FS3 contrariou o entendimento do Tribunal de Contas da União (TCU), que proíbe a contratação em conjunto do *software* e dos serviços de manutenção, uma vez que o agente público deve buscar o melhor preço nas contratações da administração pública (Acórdão TCU 1703/2003 - Plenário):

> Quando da contratação de serviços técnicos de informática (gerência estratégica, desenvolvimento de *software*, gerenciamento de dados, administração de rede, suporte a usuários, manutenção de hardware, operação de microcomputadores e digitação), especifique, licite e contrate separadamente os referidos serviços, utilizando-se o parcelamento ou a adjudicação por itens como forma de obtenção do melhor

> preço entre os licitantes, conforme preceituado no art. 23, § 1°, da Lei n° 8.666/1993.

Segundo depoimento da funcionária Érica Sivestre Duttweiler, quanto questionada sobre a possibilidade da realização de duas licitações: uma para aquisição do *software* e outra para a prestação de serviços de implantação e manutenção do *site market*, assim se pronunciou:

> (...)
> Que, entendeu que apenas a FS3 poderia fazer a manutenção. Está formalizado na certidão expressamente.
> (...)

Da análise do teor da certidão emitida pela Associação Brasileira das Empresas de Sofwares (ABES), não existe expressa menção a esse ponto, apenas certifica que o produto possui como recursos, funções e características técnicas: gerenciamento e manutenção das informações; relatório de vendas; estatística de propaganda; mapeamento dos aeroportos e toda a mídia; e comercialização nacional e internacional de mídia aeroportuária. Dessa forma, ocorre que apenas o serviço de manutenção do *software*, como as atualizações introduzidas no produto pela fabricante decorrentes de melhoria e/ou correções de erros apresentados no produto, deveriam ser prestados com exclusividade pela distribuidora. Os outros serviços objeto da contratação, **correspondentes a R$ 19.270.920,82**, poderiam ser contratados mediante licitação que viabilizasse a obtenção de preços mais favoráveis à INFRAERO.

13º. AS IRREGULARIDADES NA DOCUMENTAÇÃO APRESENTADA PELA CONTRATADA

Verifica-se do processo de contratação que a INFRAERO deixou de exigir uma série de documentos necessários à comprovação da regularidade da distribuição do *software* pela FS3. Segundo depoimento das funcionárias Josefina Valle de Oliveira Pinha e Érica Silvestri Duttweiler, a Superintendência Jurídica considerou desnecessária a exigência da referida documentação, uma vez que era de praxe no âmbito da INFRAERO exigir apenas a certidão emitida pela entidade competente. Quando inquiridas a respeito da inexistência de prova de que a Média Plus U.K era a criadora e licenciadora do *software* Advantage V2 e da ausência de certificado que comprovasse ser a FS3 legítima distribuidora do *software*, assim declararam:

> Josefina Valle de Oliveira Pinha: (...) Que quanto ao quesito 28 "d", respondeu que a Procuradoria Jurídica considerou suficiente a Certidão da ABES; Que quanto ao quesito 28 "e", respondeu que considerou a Certidão da ABES suficiente; quanto ao quesito 28 letras f, g e h, respondeu que considerou que o Parecer elaborado pela Sra. Érika continha os elementos suficientes para receber para receber a sua aprovação. (...)
>
> Érica Silvestre Duttweiler: (...) respondeu que a Certidão da ABES era suficiente e que havia um contrato nos autos com a declaração da Mídia Plus U.K Ltda. de que era criadora e detentora do *software*. Que quanto ao quesito 11 "f", respondeu que seria necessário essa documentação porque a INFRAERO estava contratando com a FS3, e não com a Mídia Plus. Havia uma declaração do órgão de classe nacional competente para tanto, sob as penas da lei, e que esse era o procedimento padrão na

> INFRAERO para as contratações de inexigibilidade por exclusividade. (...)

A certidão da ABES, de nº 050413/8663, atestava os recursos e funções do Advantage V2 e declarava que a FS3 Comunicação e Sistemas Ltda era a única distribuidora no Brasil da empresa Media Plus UK Ltd, autorizada a comercializar em todo o território nacional o referido programa para computador. Certificava, ainda, não constar em seus registros e cadastros a existência de programas para computador com funções, recursos e características técnicas idênticas ao Advantage.

A mesma associação declarou, em 12 de junho de 2007, à Procuradoria da República que se trata de uma entidade de classe privada, não qualificada na definição contida no art. 8º, II, da Lei Complementar nº 75, de 20 de maio de 2003. Declarou, ainda, que a entidade não realiza registro de *software*, atividade conferida ao Instituto Nacional de Propriedade Intelectual (INPI), e que o papel da entidade é manter cadastro atualizado de programas de computador, de modo a subsidiar a emissão de certidões requeridas por seus associados, atestando a qualidade dos programas de computador por eles comercializados.

Ocorre que a certidão emitida pela ABES não poderia fundamentar a inexigibilidade de licitação, sob o fundamento de exclusividade do produto, uma vez que declarou a inexistência de produtos idênticos ao Advantage V2, o que não exclui a possibilidade de existirem *softwares* similares. Além disso, a ABES não responde por todas as empresas distribuidoras de *software*, mas apenas por seus associados. Há associações que atuam na mesma área, como a Associação das Empresas Brasileiras de Tecnologia da Informação, *Software* e *Internet* (ASSESPRO), que não foi instada pela INFRAERO a se pronunciar sobre o assunto.

O Ato Administrativo nº 0696/PR/2003, datado de 14 de maio de 2003, estabelece procedimentos para delegação de competência, no âmbito da INFRAERO, para autorizar a instauração de processo licitatório e contratações. Dessa forma, a autorização para instauração é determinada de acordo com os valores a serem contratados. Conforme o Ato, as compras e outros serviços que não sejam de engenharia, quando os valores contratados forem acima de R$ 1.950.0000,00, dependem da aprovação da Diretoria Executiva para dar prosseguimento ao processo.

Conforme Informação Padronizada nº 295/2003, a área interessada, no caso a Diretoria Comercial, submeteu as justificativas à Diretoria Executiva que deliberou pela aprovação da abertura do processo, por inexigibilidade de licitação, com a indicação dos diretores Comercial e Financeiro para a assinatura do futuro instrumento contratual, ressaltando que:

> (...) a contratação seja apreciada pelas Superintendências de Auditoria Interna e Jurídica, nos termos regulamentares da NI – 06.01/C (LCT), de 15 de fevereiro de 2002.(...)

Após a autorização, o processo deve retornar à Diretoria proponente e a instrução do procedimento licitatório deve obedecer ao que determina a Norma INFRAERO 6.01/C (LCT), conforme segue:

> 9.4 - Na instrução dos processos de dispensa ou inexigibilidade de licitação, compete:
>
> 9.4.1 - Ao órgão interessado na contratação:
>
> a) propor e justificar a aquisição ou contratação e fornecer os dados básicos para obtenção de proposta(s), se for o caso, tais como: objeto, especificações completas, prazo de

entrega/fornecimento, forma de pagamento, local de entrega, fonte de recursos, garantias e outros;

b) emitir parecer conclusivo e fundamentado sobre as dispensas e/ou inexigibilidade,previstas no art. 24 e 25 do RLCI, contendo, no que couber, os seguintes elementos:

1. caracterização de que a situação emergencial ou calamitosa que justifique a dispensa, quando for o caso,

2. razão da escolha do fornecedor ou executante,

3. justificativa do preço.

9.4.2 - Ao órgão de licitação da dependência:

a) autuar o processo;

b) obter a(s) proposta(s) quando não for(em) fornecida(s) pelo escritório solicitante,

c) emitir parecer conclusivo enquadrando a dispensa ou a inexigibilidade nas situações previstas nos arts. 24 ou 25 do RLCI;

d) submeter os autos à apreciação do Órgão de Auditoria e do Órgão Jurídico da Sede ou da respectiva Superintendência Regional;

e) obter os despachos de autorização e ratificação pelas autoridades competentes;

f) providenciar a publicação no Diário Oficial da União, do extrato da dispensa ou da inexigibilidade;

g) manter arquivo de todos os processos em ordem seqüencial, por exercício.

9.4.3 - Ao órgão de Auditoria da dependência, se houver, manifestar-se, sem prejuízo das competências de outros órgãos da Empresa, sobre a correta instrução e conformidade do processo, eficácia e eficiência da gestão administrativa, nas hipóteses previstas nos incisos III a XXI do art. 24 e dos incisos I a III do art. 25 do RLCI;

9.4.4 - Ao órgão Jurídico da dependência:

> a) manifestar-se, em última instância, sobre a legalidade e enquadramento do processo de dispensa ou inexigibilidade de licitação, nas situações previstas nos incisos III a XXI do art. 24 e dos incisos I a III do art. 25 do RLCI;
> b) observada a competência estabelecida organicamente, examinar contratuais instrumentos contratuais, exceto Solicitação de Materiais e Serviços (SMS), que será expedida pelo próprio órgão de Licitação ou pela área gestora.

Como se observa, na forma da NI 6.01/C (LCT), as atribuições de competência estão bem definidas quanto à instrução dos processos licitatórios. Cabe à Diretoria Comercial propor e justificar a aquisição ou contratação, bem como fornecer os dados básicos como: objeto, especificações completas, prazos de entrega e fornecimentos, entre outros. Deve, também, emitir parecer conclusivo e fundamentado sobre a inexigibilidade, contendo, ainda, razões de escolhas e justificativa de preços.

Diante dos elementos básicos, os autos devem ser remetidos à Gerência de Licitações e Contratos a qual compete: autuar o processo; emitir parecer conclusivo enquadrando a inexigibilidade. Dessa forma, com base nas justificativas apresentadas pela Superintendência de Relações Comerciais – DCRC, por meio do Despacho nº 1326/AGLI/2003, datado de 17/12/2003, assinado por Maria do Socorro Sobreira Dias, a Gerência de Licitações e Contratos considerou atendidos os requisitos da hipótese de inexigibilidade de licitação, com base no inciso I do art. 25 do Regulamento de Licitações e Contratos da INFRAERO – RLCI, e encaminhou o processo a consideração da Gerência de Auditoria de Gestão e a Superintendência Jurídica.

Por meio do Despacho nº 853/AIAG/2003, datado de 17/12/2003, o gerente de Auditoria de Gestão, Álvaro Luiz Miranda Costa, manifestou-se favorável ao entendimento de que o processo foi instruído com os elementos exigidos pela legislação. Conforme se depreende, os requisitos de eficácia e eficiência da gestão administrativa não foram objetos de análise da respectiva Gerência, tendo esta apenas se limitado à análise das justificativas apresentadas da área proponente quanto aos aspectos técnicos e econômicos.

A Superintendência Jurídica – PRJU se pronunciou por intermédio do despacho nº 1.500/PRJU/2003, datado de 17/12/2003, assinado pela Sra. Érica Silvestri Duttweiler e ratificado pela Sra. Josefina Valle de Oliveira Pinha, quanto à presença dos pressupostos legais de admissibilidade exigidos.

Nota-se que todo o procedimento, instrução e análise por todas as áreas competentes, conforme descritas na NI 06.01/C (LCT), foram realizados no mesmo dia, 17/12/2003, inclusive o despacho proposto pelo Sr. Fernando Brendaglia de Almeida e encaminhado à autoridade máxima do órgão para autorização e ratificação.

Assim, diante de tudo que foi observado, constata-se que houve impropriedades na condução do processo, como a falta de análise acurada dos elementos que o instruíam por parte de cada área competente. Tendo em vista o alto valor envolvido na contratação, faltou o mínimo de zelo com a coisa pública por parte da Administração, que poderia ter estabelecido no contrato a exigência mínima de capital ou patrimônio líquido por parte da contratada devido à impossibilidade da mensurar a qualificação técnica da empresa dada sua recente constituição. Além desses aspectos, também, é preciso observar a contratação sob o prisma da economicidade. Em nenhum momento do processo foi questionada a falta de estudo da viabilidade econômico-financeira do projeto pelas autoridades

responsáveis, seja por autuar o processo, seja para se manifestar sobre a eficiência, eficácia e economicidade.

14º. AS IRREGULARIDADES NA DOCUMENTAÇÃO APRESENTADA PELA CONTRATADA

Conforme mencionado anteriormente, a INFRAERO firmou contrato de elevado valor com a FS3, empresa recém constituída, com base apenas na certidão fornecida pela ABES.

Deixou, portanto, de exigir da FS3 a apresentação de uma série de documentos, a seguir relacionados:

a) certificado de que a Media Plus U.K era a criadora e licenciadora do *software* Advantage V2;

b) comprovante da legítima distribuição do *software* Advantage V2 pela FS3;

c) comprovação de que a Media Plus U.K. realmente existia e estava registrada nos órgãos competentes em Londres;

d) comprovante de que o Sr. Zeno Vassiliades representava legalmente a Media Plus UK;

e) comprovante de registro, no Consulado do Brasil em Londres, do pré-contrato de distribuição do Advantage V2, firmado entre o Sr. Zeno Vassiliades e o Sr. Ettore Casoria, que foi apresentado à INFRAERO;

f) comprovação de que a FS3 realmente firmou com a Media Plus Contrato de Licença, com duração de 10 anos, conforme exigido pelo pré-contrato apresentado à INFRAERO, com validade de 45 dias, expirada desde outubro de 2003;

g) prova da regularidade na constituição e na alteração da composição da FS3, pois o Sr. Ettore Ferdinando afirmou à CPI que a Petrobank figurou como sócia da FS3, com o fim de aportar o capital para o início dos trabalhos da empresa e a carta de fiança apresentada à INFRAERO em 23/12/2003. No entanto, na documentação apresentada pela FS3 à INFRAERO consta documento (instrumento de reratificação da FS3, firmado em 20 de agosto de 2003) que informa que a Petrobank Assessoria e Desenvolvimento de Negócios havia sido erroneamente incluída como sócia da FS3;

h) comprovação do reconhecimento da firma do representante da Media Plus, Sr. Zeno Vassiliades, em Nova York – EUA, local onde foi celebrado o pré-contrato de distribuição do *software* entre a FS3 e a Media Plus.

O Sr. Ettore Ferdinando sequer soube confirmar se, de fato, foi reconhecida a firma do Sr. Zeno Vassiliades em Nova York, conforme excerto:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Na ocasião do reconhecimento da sua firma em Nova York, por que é que não foi reconhecida a assinatura do Sr. Zeno Vaciliades(F)?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Não sei dizer, Senador. Poderia ter sido. Não sei.

O sócio da FS3, Ettore Ferdinando, confirmou a ausência de solicitação de documentos pela INFRAERO:

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Por que não foi apresentado à INFRAERO certificado de propriedade do *software* Advantage V2 emitido pelo proprietário?
>
> **SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO:** Porque não foi solicitado, Senador.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** O senhor pode apresentar a essa Comissão o certificado de propriedade do *software* Advantage V2 pela empresa MEDIA PLUS INTERNATIONAL? MEDIA PLUS AIRPORT ADVERTISING NETWORK...
>
> **SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO:** Eu não tenho aqui, Senador, mas com certeza eu tenho esse documento.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** O senhor pode apresentá-lo então.
>
> **SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO:** Eu posso apresentá-lo.
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Mas a INFRAERO não exigiu esse documento de V.Sª.?
>
> **SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO:** Não, a INFRAERO exigiu o meu contrato que eu representava a empresa de distribuidor exclusivo. Na assinatura posteriormente a assinatura do contrato eu tinha que assinar um termo de licença onde a nossa empresa tinha autonomia para assinar a licença de distribuição.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas ela não exigiu então a comprovação que essa empresa era realmente detentora do produto?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Não, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. confirma que a INFRAERO celebrou o contrato com a FS3 e repassou a essa empresa cerca de 20 milhões de reais sem exigir em momento algum certificado de propriedade do *software* Advantage V2 distribuído por V.Sª.? Em nenhum momento da realização desse contrato a INFRAERO pediu a V.Sª. que apresentasse o certificado de propriedade desse *software*?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Senador, o que foi me solicitado foi uma carta onde eu fazia a autorização da licença de uso do sistema e durante esse período, não senhor. E na realidade a INFRAERO nos pagou até o momento 19 milhões e 500 onde existem pendências que estão sendo cobradas judicialmente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quando da proposta de fornecimento do *software* à INFRAERO em 10 de novembro de 2003, o pré-contrato já estava expirado. Quando a empresa de V.Sª. apresentou a proposta de fornecimento do *software* à INFRAERO, o pré-contrato já não existia mais. O pré-contrato tinha vigência até início de outubro. E o senhor celebrou contrato com a INFRAERO em 23 de dezembro. Sem respaldo legal do fornecedor do *software*.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Senador, eu tinha respaldo legal do fornecedor do *software*.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O pré-contrato já estava expirado.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Sim, mas eu tinha respaldo, tanto é que eu fornecia o sistema, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Não, forneceu... Só estou questionando. V.Sª. nesse caso já não tinha nem... O pré-contrato tinha expirado.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Eu tinha o pré-contrato valido por esse período que o senhor está falando [ininteligível] que eu acredito que com certeza eu tinha senão não ia assinar um contrato com a INFRAERO sem ter legalmente a possibilidade de fornecê-lo, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ao firmar o contrato com a FS3, a INFRAERO exigiu a apresentação do contrato de licença de 10 anos de sua empresa com a MEDIA PLUS?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Não sei se ela exigiu a apresentação. Eu sei que, me recordo nesse sentido que se fazia exigência da minha empresa ter contrato de 10 anos do qual eu tenho, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas veja só, no caso de não ter sido apresentado, embora V.Sª. tenha fornecido, etc., V.Sª. acredita que os empregados, os servidores da INFRAERO eles foram negligentes ao contribuir para que a celebração desse contrato acontecesse sem a apresentação do contrato de licença, com a proprietária de 10 anos?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Não, senhor, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Uma vez que, pelos documentos que nós temos recolhidos no Tribunal de Contas da União e nos outros órgãos,

> inclusive, Polícia Federal, sua empresa não apresentou contrato de licença com a MEDIA PLUS. Apresentou pré-contrato expirado.
>
> **SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO:** Senador, eu tenho toda a documentação necessária e se fosse me solicitado eu teria apresentado toda a documentação necessária. Então...

Embora o Sr. Ettore Ferdinando tenha se comprometido a enviar à CPI a documentação comprobatória da regularidade da contratação com a Media Plus, em momento algum ela foi exigida pela INFRAERO, e nada foi entregue a esta Comissão.

Diante dos fatos apresentados, da falta de documentação comprobatória de certificado expedido pelo legítimo proprietário do *software,* a INFRAERO corre o risco de sofrer ação indenizatória, por uso indevido, correspondente à multa de duas mil vezes o preço fixado para o produto, ou seja, R$ 13, 3 bilhões.

O coordenador da equipe da Perícia Técnica realizada na contratação do *software* confirmou em depoimento a CPI o risco:

> (...)
>
> SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O relatório pericial concluiu que a INFRAERO não possuía nenhum especificado expedido pelo legítimo proprietário do *software* e em virtude disso poderia ainda colocar a empresa sob risco de uma possível ação indenizatória por uso indevido.
>
> SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE: Isso
>
> (...)
>
> SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE: Exato. A nossa dúvida principal foi: será que esse *software* é realmente o *software* Media

> Plus Advantage que falaram inicialmente ou foi um outro *software* desenvolvido aqui mesmo internamente?
>
> SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Um gato.
>
> SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE: A gente não sabe. E a nossa preocupação foi o risco de não sei se esse *software* foi pirateado, não sei o que aconteceu, dessa empresa acionar a INFRAERO por pirataria.
>
> (...)

15°. A IRREGULARIDADE DA DEVOLUÇÃO DA GARANTIA À FS3

A exigência da garantia visa a assegurar a execução adequada do contrato e o cumprimento dos compromissos assumidos, evitando prejuízos ao patrimônio público. A garantia apresentada pela empresa FS3 – por meio da Carta Fiança n° FI/035P, correspondente a 5% do valor do contrato, excluída a parcela referente ao bônus – foi de R$ 1.012.026,04.

Embora os depoentes tenham afirmado que não houve descumprimento do contrato, a FS3 não deixou o sistema disponível na versão da última manutenção, como previa o item sete do Termo de Contrato n° 182 – SF/2003/0001, conforme segue:

> 7 Obrigações da Contratada
>
> 7.1 Além dos encargos de ordem legal e os demais assumidos em outros itens deste contrato e nos documentos que o integram, sem alteração do preço estipulado, obriga-se ainda, a CONTRATADA a:

> 7.1.1 Assegurar a CONTRATANTE garantia do produto ofertado consoante com objeto deste contrato, pelo prazo de vigência do presente Instrumento, devendo a CONTRATADA se responsabilizar sobre o funcionamento incondicional do produto, mantendo operacional ininterruptamente durante o período da garantia na versão disponível na data do último pagamento da manutenção.

Ainda assim, a garantia foi devolvida pelo Sr. José Wellington Moura, em 5 de maio de 2006, conforme depoimento do Sr. Ettore:

> ETTORE FERDINANDO CASORIA: (..) A FS3 cumpriu todo o contrato prestando serviços até último de sua vigência, infelizmente aquele quadro é uma imagem da carta de fiança bancária no qual nos foi devolvida no dia 5 de maio após a assinatura de nosso termo aditivo no dia 27 de abril de 2006, depois essa carta vou deixar junto à Comissão onde aquele texto da carta fiança exatamente fala que ela se presta a específico, a garantir o cumprimento por parte da afiançada, no caso a FS3, das obrigações estipulado no contrato celebrado pela afiançada, a Empresa Brasileira de Infra-estrutura, onde exatamente ela garantia que a FS3 cumpriria todo o objeto do contrato.
>
> SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Que direitos foram repassados à INFRAERO por meio dos termos de licenciamento emitidos pela FS3 e assinados exclusivamente por V.Sª. com base nos quais a INFRAERO pagou a empresa de V.Sª. a quantia de seis milhões, seiscentos e oitenta e nove mil e duzentos reais? Quais foram esses termos? Que direitos foram repassados à INFRAERO?
>
> SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Os direitos de licença de uso durante o período contratual.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E qual era o período contratual?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: 24 meses.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Para 24 meses qual era o valor global? Só pra repetir.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: 26 milhões, Senador.

O responsável pela devolução da carta fiança, o Sr. Welligton Moura, assim se pronunciou a respeito:

SR. RELATOR AD HOC - SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Uma vez que havia pendências entre a FS3 e a INFRAERO, por que a carta fiança fornecida pelo Banco Cruzeiro do Sul, no valor de um milhão, 12 mil, 26 reais e 4 centavos retida durante a gestão do Sr. Tércio Ivan de Barros foi devolvida por V.Sª. à FS3, contrariando a cláusula 1414 com o contrato que estabelece que a garantia só seria liberada após a integral execução e desde que a contratada tivesse cumprido todas as obrigações contratuais.

SR. JOSÉ WELLINGTON MOURA: Essa garantia ela estava vencida desde o dia 29 de dezembro, quando a Diretoria Financeira encaminhou para a área comercial essa garantia. Ela estava vencida já. Que foi uma caução por tempo determinado até a conclusão do contrato. Por ocasião da negociação do termo aditivo, teria que ser feita nova garantia.

Então, essa garantia que já tinha sido liberada pela área financeira não constava mais na contabilidade da INFRAERO desde o dia 30 de dezembro, se não me engano, foi quando a área financeira

repassou isso para a área comercial, nessa ocasião eu não era ainda Diretor da área. Poderia já ter sido pedida a nova caução, mas como não se chegou a um valor do contrato, eu consegui chegar a um valor do aditivo e em função disso essa garantia que já estava vencida, que já não tinha valor perante a INFRAERO, foi essa a informação que eu recebi, seria substituída pela nova caução relativa ao termo aditivo. Só que esse termo aditivo foi o que nesse interim nós tínhamos pouco tempo para fechar esse termo aditivo, algumas coisas foram feitas oralmente, não há registro formal. Houve a suspensão da negociação em função da criação através do ato administrativo da Presidência de uma nova Comissão para fazer uma perícia técnica.

(...)

SR. RELATOR AD HOC - SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Qual funcionário determinou a devolução da devida garantia? Ela já estava vencida. Quem foi que determinou a devolução dela?

SR. JOSÉ WELLINGTON MOURA: A devolução da garantia ocorreu dentro de um processo de negociação do contrato. Formalmente fui eu, foi A, B ou C? Não, nós estávamos negociando o contrato e havia a necessidade de se devolver essa garantia para que o Banco liberasse a outra garantia para o termo aditivo. Isso inclusive existe registro formal entre a INFRAERO e a empresa FS3 no que diz respeito a essa liberação considerando que o Banco estaria já encaminhando a nova garantia que era para o novo termo aditivo. Como foi abruptamente parada essa renovação, foi exatamente na época em que a garantia foi liberada. Mas eu creio que agora, conforme citei há pouco e conforme a determinação da nova gestão da INFRAERO é reativar o contrato porque eu creio que é importante reativar, o sistema é bom, a área comercial precisa ter um sistema funcionando, o nosso atual Presidente ele vai com certeza fazer

> um novo termo aditivo e fazer a nova caução para poder ter validação e o sistema voltar a funcionar sem problema.
>
> SR. RELATOR AD HOC - SENADOR LEOMAR QUINTANILHA (PMDB-TO): Por que a INFRAERO não alegou a inexecução do contrato pela FS3 por meio da qual poderia executar a garantia, bem como evitar a combinação em juízo de indenização à referida empresa pelo inadimplemento contratual?
>
> SR. JOSÉ WELLINGTON MOURA: Não existem no registro dessa apec desse contrato nenhuma multa, nenhuma referência à... Que a FS3 teria deixado de cumprir alguma coisa que justificasse no caso uma retenção da caução, só que a caução, de qualquer jeito já estava vencida. Perante a INFRAERO a contabilidade ela não tinha mais valor, haja vista que ela venceu em 28 de dezembro, quando venceria o contrato. Só que o contrato ele foi suspenso por 28 dias, desculpe, por quatro meses.
>
> Então, nesse período em que o contrato ficou sem funcionar tecnicamente a caução já estava vencida, e seria reativado com o termo aditivo e obviamente a nova caução.

Embora o Sr. José Wellington Moura afirme que havia a necessidade de se devolver a garantia apresentada para que o banco liberasse a outra garantia para o termo aditivo, essa informação diverge do estabelecido no item 14.11 do contrato:

> Acrescido o valor inicial deste contrato e/ou prorrogado o seu prazo, a CONTRATADA apresentará garantia complementar, no mesmo percentual e/ou prazo, no ato da assinatura do correspondente Termo Aditivo.

Quando questionado a respeito da devolução da garantia exigida pela INFRAERO por descumprimento do contrato, o Sr. Tércio assim respondeu:

> SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Foi exigido como garantia uma caução.
>
> SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): De quanto?
>
> SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Eu não me lembro o valor. Acho que era um milhão e pouco, alguma coisa assim. Um milhão e pouco, dois milhões. Alguma coisa assim.
>
> SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E essa garantia ainda está na INFRAERO? Foi mantida?
>
> SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Não, senhor. Quando foi em janeiro de 2006, houve uma comunicação da Gerência de Tesouraria e Gestão Financeira da INFRAERO à Superintendência de Relações Comerciais comunicando que ao final do mês estaria vencendo aquela caução. E o que é que nós iríamos fazer? Então, tem aqui a resposta feita pelo Superintendente de Relações Comerciais em exercício, o Dr. Roberto Spinelli estava em férias, dizendo o seguinte. "Tendo em vista a suspensão do contrato 182 desde 28 de dezembro de 2005, e considerando que a garantia de execução do contrato estão sustentadas pela carta de fiança, que vigorará até a extinção de todas as obrigações da INFRAERO, informamos que a referida carta fiança ficará retida, salvo melhor entendimento".
>
> Então, nós retivemos essa caução durante o período que nós estivemos--
>
> SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quem foi que devolveu essa carta?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Pelo que eu tenho informação foi meu sucessor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual o nome dele?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Dr. José Wellington. Foi no período dele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E na opinião de V.Sª., essa garantia poderia ter sido devolvida?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Pela suspensão do contrato acredito que não.

Portanto, a INFRAERO deveria ter retido a garantia como forma de obrigar a FS3 a cumprir a obrigação, mas não o fez. Somente após a conclusão do objeto da contratação, a INFRAERO poderia ter liberado a garantia, depois de observado por servidor ou comissão designada pela autoridade competente, mediante termo circunstanciado, assinado pelas partes, que comprovasse a adequação do objeto aos termos contratuais. A INFRAERO não conseguiu nem mesmo fazer *backup* dos dados, pois o acesso ao sistema foi bloqueado pela empresa FS3.

Segundo o Relatório da CGU, a INFRAERO não dispõe do sistema e de nenhum dos dados inseridos no Advantage V2 em seus computadores. Os dados estão armazenados na Inglaterra, na sede da empresa Media Plus Internacional.

16) CONCLUSÕES

Esta CPI verificou que existem dois grupos principais de receitas que são administradas pela INFRAERO: as tarifárias – ou aeroportuárias – e as oriundas de arrendamento de áreas, ou seja, as receitas comerciais

Relativamente às receitas comerciais, a INFRAERO dispõe, segundo consta de Relatório do TCU, de cerca de 6.000 áreas comerciais e 450.000 pontos de publicidade nos aeroportos, que responderam pela receita comercial de R$ 470.379.000,00 no exercício de 2005, o que representou 26,89 % do total da receita bruta de R$ 1.749.295.000,00 daquele ano.

Apesar do alto valor dessas receitas, o relatório da auditoria realizada pelo TCU em 2006 sobre os sistemas de arrecadação da receita revelou que não existe segurança dos sistemas, que proliferam sistemas espalhados pelas diversas regiões do país, e que não há uma visão institucional no desenvolvimento dos sistemas. Além disso, os sistemas não são fiscalizados regularmente pela auditoria interna da INFRAERO, tornando-os suscetíveis a erros e fraudes na arrecadação da receitas.

Consta ainda da referida auditoria que a remuneração da INFRAERO sobre os contratos de concessão de uso de área prevê o recebimento de uma parte fixa e uma variável – que é um percentual sobre o faturamento. Essa parte variável é devida quando o faturamento for superior ao valor mínimo, estipulado em contrato. Aí reside um dos maiores problemas de controle desses contratos: como aferir o faturamento dos concessionários?

O problema agrava-se em razão da existência de procedimentos manuais, que são mais passíveis de erros que os automáticos. A necessidade de

preenchimento, envio e digitação de mapas de faturamento de concessionários introduz diversos componentes de erros na operação de arrecadação das receitas da INFRAERO. Além disso, o controle utilizado pela INFRAERO para coibir a sonegação de informações do faturamento real dos concessionários resume-se a fiscalizações "boca-de-caixa".

Em 2005, a Receita oriunda da comercialização de espaços de mídia aeroportuária foi de 35 milhões, e esta CPI verificou que os contratos de concessão desses espaços publicitários são celebrados pela INFRAERO sem divulgação prévia e sem licitação, ficando restrito a poucas empresas. Segundo informaram os funcionários da INFRAERO à CPI, não há licitação em razão da ausência de mais de um interessado em cada espaço.

Consta, inclusive da Nota Técnica nº 749/GSGAB/SFC/CGU/PR da CGU que o mercado é restrito a poucas empresas e que o grupo que hoje domina a comercialização da mídia aeroportuária (cerca de 80%) é composto por cerca de dez empresas, com fortes vinculações entre si e que se organizam sob a forma de associação, a ABMA (Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária).

Em dezembro de 2003, a INFRAERO firmou o contrato nº 182-SF/2003/001 com a FS3, no valor de R$26.840.520,82 (vinte e seis milhões, oitocentos e quarenta mil, quinhentos e vinte reais e oitenta e dois centavos) cujo objeto era o fornecimento de um sistema para gerenciamento de disponibilidade de comercialização de espaços publicitários aeroportuários para 65 aeroportos da empresa.

A justificativa da contratação foi de que era imprescindível a adoção de um sistema que permitisse aperfeiçoar a gestão daquela atividade que vinha apresentando crescente expansão e sofisticação, o que beneficiaria todos os

aeroportos da rede, expandindo os negócios da empresa, além da fiscalização pelas gerências.

No entanto esta CPI detectou diversas irregularidades praticadas pela INFRAERO na contratação com a FS3, que a seguir estão listadas:

1) Descumprimento do dever legal de realizar o procedimento licitatório regular e contratação por inexigibilidade de licitação com empresa que se constituiu com a finalidade exclusiva de distribuir o *software* Advantage V2 à INFRAERO, sem experiência anterior, e sem a exigência de capital social condizente com o valor do contrato.
2) Fornecimento de dados privilegiados, que eram de conhecimento exclusivo da INFRAERO, com vistas a que a empresa FS3 firmasse o contrato de distribuição do *software* Advantage V2 com a empresa licenciadora.
3) Ausência de estudos de viabilidade econômico-financeira, de projeto básico com adequada precisão dos serviços realizados pela contratada, de orçamento estimativo dos custos e de consultas de preços ao mercado, acarretando a contratação com base apenas nos dados constantes da proposta da contratada, contrariando o art. 7° da Lei n° 8.666, de 1993 combinado com o inciso IX do art. 6°.
4) Falta de consulta à área de tecnologia da informação com vistas a emitir parecer técnico e fornecer informações sobre a possibilidade de a INFRAERO desenvolver seu próprio programa de gestão, bem como de solicitar a hospedagem em computadores da INFRAERO, em descumprimento da norma interna sobre aquisição e utilização de recursos computacionais.

5) Inexistência de estudos para verificação do acréscimo de receitas esperados com a contratação, que representava, em um ano, o custo de quase metade do valor das receitas auferidas pela INFRAERO.

6) Previsão contratual de execução dos serviços por período maior que a utilização do sistema Advantage V2, resultando em custo maior do que o benefício.

7) Previsão contratual de preços elevados e quantitativos de licenças superiores ao necessário, não chegando a ser utilizada a metade das licenças contratadas.

8) Pagamentos antecipados das licenças de usuários, pagamentos por licenças que não foram utilizadas e pagamentos indevidos a título de manutenção das licenças em valores fixos por períodos em que as licenças de usuários ainda não estavam sendo usadas

9) Com a suspensão do contrato por 120 dias, um dia antes do vencimento, para negociação da celebração do primeiro termo aditivo, o acesso ao *software* e aos dados que tinham sido implantados foi negado à INFRAERO, apesar de as licenças já estarem registradas no patrimônio da INFRAERO e de as manutenções terem sido pagas, contrariando os termos da cláusula contratual 7.1.11, pela qual a FS3 deveria manter o sistema funcionando na versão disponível na data do último pagamento da manutenção.

10) Falta de detalhamento dos serviços denominados Customização/ Implantação e Manutenção do *site market* e da Manutenção do *Software*. A falta de licitação em separado desses serviços impossibilitou a avaliação da compatibilidade dos preços praticados com os de mercado.

11) Hospedagem contratada por valor muito acima do mercado, incluindo pagamento de parcelas em períodos em que a etapa de implantação/customização dos dados não havia começado.

12) Previsão contratual de cláusula de pagamento de bônus por desempenho, no valor máximo de R$ 6.600.000,00, que constitui grave ilicitude, segundo o Ministério Público, porque representa pagamento em duplicidade.

13) Pagamentos mensais à contratada realizados da forma como foram fixados no cronograma de pagamentos constante da proposta da FS3, sem a exigência da documentação legal dos direitos de uso do *software*, bem como da efetiva comprovação por parte da contratada da realização dos serviços.

14) Inexigibilidade de licitação – baseada no inciso I do art. 25 da Lei 8.666/93, em razão de a FS3 ser fornecedora exclusiva do *Software* Advantage V2 –, embora a contratação dos serviços representasse 75% do objeto do contrato, em contrariedade ao entendimento do Tribunal de Contas da União que proíbe a contratação em conjunto do *software* e dos serviços de manutenção.

15) Irregularidades na certidão fornecida pela ABES à contratada para comprovar a exclusividade do fornecimento e distribuição do *software*.

16) Falta da apresentação uma série de documentos comprobatórios da constituição da empresa e dos certificados de que a FS3 era de fato a legítima distribuidora do *software* Advantage V2, a seguir relacionados:

a) certificado de que a Media Plus U.K era a criadora e licenciadora do *software* Advantage V2;

b) comprovante da legítima distribuição do *software* Advantage V2 pela FS3;

c) comprovação de que a Media Plus U.K. realmente existia e estava registrada nos órgãos competentes em Londres;

d) comprovante de que o Sr. Zeno Vassiliades representava legalmente a Media Plus UK;

e) comprovante de registro, no Consulado do Brasil em Londres, do pré-contrato de distribuição do Advantage V2, firmado entre o Sr. Zeno Vassiliades e o Sr. Ettore Casoria, que foi apresentado à INFRAERO;

f) comprovação de que a FS3 realmente firmou com a Media Plus Contrato de Licença, com duração de 10 anos, conforme exigido pelo pré-contrato apresentado à INFRAERO, com validade de 45 dias, expirada desde outubro de 2003;

g) prova da regularidade na constituição e na alteração da composição da FS3, pois o Sr. Ettore Ferdinando afirmou à CPI que a Petrobank figurou como sócia da FS3, com o fim de aportar o capital para o início dos trabalhos da empresa e a carta de fiança apresentada à INFRAERO em 23/12/2003. No entanto, na documentação apresentada pela FS3 à INFRAERO consta documento (instrumento de reratificação da FS3, firmado em 20 de agosto de 2003) que informa que a Petrobank Assessoria e Desenvolvimento de Negócios havia sido erroneamente incluída como sócia da FS3;

h) comprovação do reconhecimento da firma do representante da Media Plus, Sr. Zeno Vassiliades, em Nova York – EUA, local onde foi celebrado o pré-contrato de distribuição do *software* entre a FS3 e a Media Plus.

17) Irregularidade da devolução da garantia à FS3, em virtude do descumprimento do item 7 do Termo de Contrato nº 182-SF/2003/0001.

I. CASO SHELL – CONCESSÃO DE DIREITO REAL DE USO

1º. AS NORMAS QUE REGEM AS LICITAÇÕES E CONTRATAÇÕES REALIZADAS PELA INFRAERO

A INFRAERO é uma empresa pública que possui personalidade jurídica de Direito Privado. Por se tratar de entidade pública da administração indireta federal, submete-se, por força do art. 37, caput e XXI, da Constituição Federal, à lei geral de licitações e contratos, a Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993 e deve obedecer aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

A Constituição Federal determina que as empresas públicas e sociedades de economia mista que exploram atividade econômica de produção e comercialização de bens ou de prestação de serviços não se sujeitam às regras da lei geral de licitações e contratos, mas a estatuto jurídico próprio estabelecido em lei, o qual conterá normas de licitação e contratação de obras, serviços, compras e alienações, observados os princípios da administração pública (art. 173, §1º). Segundo o entendimento do Supremo Tribunal Federal esta norma somente se aplica na hipótese em que o Estado esteja na condição de agente empresarial (...) em concorrência com a iniciativa privada (RE 407.099, voto do Min. Carlos Velloso, DJ de 6.8.2004). Portanto, essa norma não se aplica à INFRAERO, que desenvolve, com exclusividade, a atribuição da União de explorar diretamente a navegação aérea e a infra-estrutura aeroportuária (art. 21, XII, c).

A Lei nº 8.666, de 1993, por sua vez, autoriza a edição de regulamentos pelas empresas públicas, nos termos do art. 119:

1.2

> Art. 119. As sociedades de economia mista, empresas e fundações públicas e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União e pelas entidades referidas no artigo anterior editarão regulamentos próprios devidamente publicados, ficando sujeitas às disposições desta Lei.
>
> Parágrafo único. Os regulamentos a que se refere este artigo, no âmbito da Administração Pública, após aprovados pela autoridade de nível superior a que estiverem vinculados os respectivos órgãos, sociedades e entidades, deverão ser publicados na imprensa oficial.

Com base nesse dispositivo, a INFRAERO editou o Regulamento de Licitações e Contratos, aprovado pela Diretoria Colegiada em reunião do dia 16 de junho de 1998, e pelo Ministro de Estado da Aeronáutica em 23 de julho de 1998 (publicado no DOU de 4.8.1998), bem como a Norma da INFRAERO de Licitações e Contratos NI 6.01.

A INFRAERO sujeita-se, pois, às normas da Lei nº 8.666, de 1993, e a duas normas internas, o Regulamento de Licitações e Contratos e a NI 6.01.

2º. OS CONTRATOS DE CONCESSÃO DE USO DE ÁREA FIRMADOS PELA INFRAERO

Consoante o art. 9º, III, do Estatuto da INFRAERO, constituem recursos da estatal, entre outros, as receitas provenientes da cobrança pelo uso de áreas, de edifícios, de instalações, de equipamentos, de facilidades e serviços dos aeroportos, não remuneradas pelas tarifas aeroportuárias.

A cobrança pelo uso de área se dá por meio da celebração de contrato de concessão de uso, assim definido por Maria Sylvia Zanella Di Pietro como o contrato administrativo pelo qual a Administração Pública faculta ao particular a utilização privativa de bem público, para que a exerça conforme a sua destinação.

contratos dessa natureza também devem ser firmados nos termos da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, que assim dispõe no art. 2º:

> Art. 2º As obras, serviços, inclusive da publicidade, compras, alienações, concessões, permissões e locações da Administração Pública, quando contratadas com terceiros, serão necessariamente precedidas de licitação, ressalvadas as hipóteses previstas nesta Lei.

Com relação às características da concessão de uso, leciona Maria Sylvia Zanella Di Pietro[5]:

> Sua natureza é a de contrato de direito público, sinalagmático, oneroso ou gratuito, comutativo e realizado *intuitu personae*.
> (...)
> A fixação de prazo, além de ser uma garantia para o concessionário, sem a qual ele não aceitaria a concessão, é exigência legal que decorre da Lei nº 8.666/93, cujo artigo 57, § 3º, veda contrato com prazo indeterminado.
> (...)
> A concessão é o instituto empregado, preferentemente à permissão, nos casos em que a utilização do bem público objetiva o exercício de atividades de utilidade pública de maior vulto e, por isso mesmo, mais onerosas para o concessionário.

[5] Di Pietro, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo. 14ª ed. Ed. Atlas. São Paulo. pp. 567-568.

(...)

A concessão exige licitação, nos termos do art. 2º da Lei nº 8.666/93 (...)

Não obstante a obrigatoriedade de realização de licitação e de celebração de contratos de concessão de uso com prazo determinado, nos termos do art. 2º e 57, § 3º, da Lei nº 8.666/93, a INFRAERO já foi advertida pelo Tribunal de Contas da União em razão da não-observância desses comandos legais. No Processo nº 013.178/93-8/TCU, a estatal sustentou que a utilização de licitação poderia deteriorar a qualidade dos serviços nos aeroportos, bem como viabilizar a escolha de concorrentes inadimplentes, o que foi taxativamente derrubado pelo TCU, ao sustentar que uma das grandes virtudes do sistema licitatório é precisamente a de permitir a seleção da proposta mais vantajosa para a administração, impedindo a perpetuação de contratos e viabilizando a constante atualização dos preços.

No referido processo foi proferida a Decisão nº 701/94, retificada pela Decisão nº 17/95, mediante a qual aquela Corte registrou que a forma como a INFRAERO renovava os contratos de concessão de uso de áreas comerciais dos aeroportos infringia o § 3º do art. 57 da Lei nº 8.666, de 1993. Dessa forma, o TCU determinou à INFRAERO que as novas concessões de uso de áreas aeroportuárias fossem obrigatoriamente precedidas de licitação e que de todos os contratos constasse a vigência do ajuste e a quantidade máxima de prorrogações, nos termos do art. 2º da Lei nº 8.666/93, c/c o disposto na Lei nº 7.565/86, conforme trecho em destaque:

> O Tribunal Pleno, diante das razões expostas pelo Relator, com fundamento nos arts. 31 e 48 da Lei nº 8.443/92 c/c os arts. 222 e 224 do Regimento Interno, **DECIDE**:
>
> ...
>
> 3. determinar à Administração da INFRAERO que: a) nas novas concessões de uso de áreas aeroportuárias observe o artigo 2º da Lei nº 8.666/93, alterada pela Lei nº 8.883/94, c/c o disposto na Lei nº 7.565/86, no que se refere à **obrigatoriedade do processo licitatório**, devendo constar dos editais e dos instrumentos contratuais a **vigência do ajuste e a quantidade máxima de prorrogações admitidas**, com os respectivos prazos, a critério da Administração, evitando-se que qualquer concessão se prolongue indefinidamente, o que configura infringência ao disposto no art. 57, § 3º, do Estatuto das Licitações; b) nas renovações de contratos de concessão de uso de área aeroportuária seja fixado, no ajuste a ser firmado, em comum acordo com o concessionário, o número máximo de prorrogações admitidos a partir de então, com os respectivos prazos, pelas razões alinhadas no item precedente; 4. recomendar à Administração Central da INFRAERO que dimensione a duração dos contratos de concessão de uso de área aeroportuária com vistas à **obtenção de preços e condições mais vantajosas para a administração e para o público usuário**, levando-se em conta fatores determinantes, tais como a natureza da concessão, a amortização do capital investido pela concessionária e as possibilidades de lucro que terá, atentando para a razoabilidade e a coerência do limite estabelecido;
>
> (...)

No Acórdão 1315/2006 – Plenário, a Corte de Contas registrou que o contrato de concessão de uso de área aeroportuária não se submete ao limite de vigência de sessenta meses, prorrogáveis por mais doze meses, previsto na Lei nº

8.666, de 1993. Todavia, destacou que, embora a INFRAERO observe a Portaria 774/GM-2, de 13.11.1997, do Ministério da Aeronáutica, que permite que contratos dessa natureza vigorem por período superior a quinze anos, caso envolvam a realização de benfeitorias e seja necessário à amortização do investimento, tais contratos não podem ter sucessivas prorrogações, conforme consignou o Min. Relator Walton Rodrigues:

> **A renovação continuada de contratos de concessão de uso de área para fins comerciais, ainda que justificada para reequilíbrio econômico-financeiro decorrente de ato da Administração Pública, indiretamente frustra a finalidade da lei que impõe o prévio certame público e veda a celebração de contratos por prazo indeterminado.** Ademais, essa situação fere o direito público subjetivo de quaisquer interessados em acudirem a regular licitação e contratarem com a Administração Pública para uso e exploração de áreas comerciais dos aeroportos de domínio da União.

Na mesma ocasião, o TCU recomendou ao Ministério da Defesa, à Casa Civil da Presidência da República e às Casas Legislativas do Congresso Nacional a promoção das gestões necessárias à elaboração de Lei que discipline as concessões de uso de áreas comerciais dos aeroportos administrados pela INFRAERO, sobretudo quanto ao estabelecimento de prazos máximos desses ajustes.

Não obstante tais determinações, esta CPI identificou irregularidades na prorrogação de contrato de concessão de uso de área no Aeroporto Juscelino Kubitscheck, em Brasília, celebrado entre a INFRAERO e a Shell Brasil S/A, conforme relatado no item a seguir.

3º. O CONTRATO DE CONCESSÃO DE USO DE ÁREA COM A SHELL BRASIL S/A

Em 01/03/1993, a INFRAERO e a Shell Brasil S/A celebraram o contrato de nº 2.93.02.004-3, com vigência de 60 meses, com início em 01/01/1993 (data retroativa) e término em 31/12/1997, podendo ser renovado mediante prévia negociação entre as partes. Teve por finalidade a exploração comercial de posto de abastecimento, com venda de combustíveis, lubrificantes para veículos, serviços de borracharia, lavagem, troca de óleo e lanchonete. Representou a INFRAERO o então Superintendente do Aeroporto Internacional de Brasília, Fernando Schneider Filho.

O primeiro termo aditivo previu prazo de amortização de 120 meses, de forma que a vigência do contrato foi estendida até 18/09/2003. O item 5 das condições especiais do contrato determinava ao concessionário a apresentação à Superintendência do Aeroporto, até o 15º (décimo quinto) dia útil de cada mês, mapa contendo o faturamento bruto mensal, destacando a parte a ser recolhida, para fins de cobrança. O item 8, por sua vez, previa a exploração do posto pela empresa 14 Bis.

Em setembro de 1998, a Shell celebrou contrato de sublocação com a Ulisses Canhedo Combustíveis e Lubrificantes Ltda, que passou a explorar o posto de abastecimento no Aeroporto de Brasília, em contrariedade ao referido item 8 das condições especiais do contrato, tendo tal fato sido comunicado pela INFRAERO à Shell. Somente em 01/06/1999 foi assinado Termo Aditivo, por meio do qual a INFRAERO reconheceu o contrato de sublocação de imóvel entre a Shell e a Ulisses Canhedo Combs e Lubs Ltda, tendo esta passado a substituir

formalmente a empresa 14 Bis (nº 043/99/(VI)/0002). A cláusula terceira desse aditivo impunha ao concessionário o dever de apresentar quinzenalmente e de forma discriminada, nos dias 5 e 20 de cada mês o Relatório da Receita Bruta obtida na quinzena anterior.

Ocorre que os mapas de faturamento referentes ao período de janeiro de 1998 a junho de 2001 não foram enviados à INFRAERO. Em 13/07/2001, foi encaminhada à empresa Shell a Carta Formal nº 1962/CMBR (CMBR-1/2001), solicitando a apresentação desses documentos, deferindo o prazo de 20 dias para tanto. Após várias correspondências trocadas, em 16/08/2001, por meio da Carta Formal 1223/JUBR/2001, dirigida a Ulisses Canhedo, e da Carta Formal nº 1224/JUBR/2001, dirigida à Shell Brasil S/A, a INFRAERO comunicou a essas empresas que o contrato havia sido rescindido em face de descumprimento contratual. O comunicado foi assinado por Nilson Maciel de Lima, Chefe da Assessoria Jurídica. A rescisão teve fundamento no item 6, subitem 6.3 do contrato, segundo o qual:

> É motivo para a rescisão do contrato, que será formalizado mediante simples notificação, se o CONCESSIONÁRIO:
> 6.6 Infringir, mesmo que parcialmente, qualquer condição do contrato.

Diante da rescisão contratual, a Jurídica Regional da INFRAERO propôs, em 26/09/2001, ação de reintegração de posse, autuada sob o número 2001.34.00.026491-2, na 21ª Vara da Justiça Federal do Distrito Federal, contra a concessionária Shell Brasil S/A e a operadora Ulisses Canhedo Combustíveis e Lubrificantes Ltda. Em contrapartida, a Shell instaurou ação de consignação em

pagamento para manter os pagamentos à INFRAERO, já que a INFRAERO não estava mais emitindo boletos de cobrança.

Em 14/12/2001, foi deferida liminar em favor da INFRAERO, cassada em 07/01/2002 e novamente deferida em 21/01/2002. Foi novamente cassada em 20/05/2002, em razão do provimento, pela Quinta Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região, do Agravo de Instrumento interposto pela Ulisses Canhedo. Em 05/11/2003, o juiz de 1° grau julgou procedente o pedido, para determinar a reintegração de posse do imóvel em favor da INFRAERO. Todavia, a apelação foi recebida nos efeitos devolutivo e suspensivo, de forma que a INFRAERO teve que aguardar a decisão sobre o tema pelo TRF.

Ao fundamento de ausência de previsão da data em que seria proferida a decisão na reintegração de posse, a Diretoria Comercial da INFRAERO, em 12/08/2005, propôs acordo com a Shell e a Ulisses Canhedo, que foi celebrado em 25/08/2005, nos termos estabelecidos no Despacho n° 117/DC/2005, de 12/80/2005, assinado pelo Sr. Fernando Brendaglia, que **consignou que a vigência do contrato havia terminado em 19/09/2003, mas, ainda assim, considerou cabível a renovação por 60 meses.**

O referido Despacho foi encaminhado à Procuradoria Jurídica, que, influenciada pela manifestação do Sr. Fernando Brendaglia, proferiu parecer favorável, de n° 31/PRPJ/2005, assinado pelo Assessor Jurídico Napoleão Lopes Guimarães e ratificado pelo Procurador-Geral da INFRAERO, Wilhiam Antônio de Melo.

Referido parecer fundamentou a celebração do Termo de Transação Extrajudicial, firmado em 25/08/2005, pela INFRAERO, Shell Brasil Ltda, Ulisses Canhedo Combustíveis e Lubrificantes Ltda e Autoshopping Park Way

Derivados de Petróleo Ltda (empresa que também mantinha contrato com a Shell), com o fim de extinguir a Ação de Reintegração de Posse e a ação de consignação em pagamento, bem assim de prorrogar o contrato de concessão firmado em 01/03/1993, por mais 8 anos, a viger até 19/09/2013 (ressalte-se que o termo final foi corrigido a caneta, pois a data constante do termo era 31/08/2012). Foram rescindidos os contratos entre a Shell, Autoshopping e Ulisses Canhedo. Representou a INFRAERO o Assessor Jurídico Napoleão Lopes, que alegou ter poderes para tanto, com base em procuração.

Segundo depoimento do Sr. Fernando Brendaglia à CPI, motivo da rescisão do contrato pela INFRAERO era exclusivamente afastar a operadora Ulisses Canhedo, que vendia combustível adulterado, conforme trecho a seguir:

> **SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA**: Eu era o Diretor Comercial. E aqui a carta encaminhada pela empresa SHELL porque aqui é muito importante que se veja quem são os partícipes. De um lado está a INFRAERO como poder concedente. Do outro lado está a SHELL como concessionária. E a SHELL tem um contrato com ULISSES CANHEDO como operador desse posto.
>
> Então, o que acontece, Senador? O operador, ULISSES CANHEDO parou de passar os mapas de faturamento para a SHELL porque parou de comprar combustível SHELL e passou a vender combustível adulterado no seu posto. Para os nossos usuários. Os clientes da infra-estrutura aeroportuária brasileira. Então qual era o conflito que existia? A INFRAERO queria tirar--
>
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO)**: O ULISSES CANHEDO passou a vender combustível adulterado.

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Adulterado. Foi autuado várias vezes pela ANP e parou de vender combustível com cartão de crédito. Só aceitava dinheiro a vista. Isso também limitava as possibilidades do nosso usuário de aeroporto.

Então, pelo lado da INFRAERO, nós tínhamos o interesse público em tirar o operador do posto ULISSES CANHEDO. Não a SHELL. O SHELL é um grande operador dos aeroportos brasileiros, está presente em quase todos os aeroportos brasileiros, e tem sempre cumprido e honrado seus contratos com a INFRAERO. Então o nosso litígio no fundo, no fundo, era com um operador que não oferecia as informações que a SHELL precisava, que não comprava combustível legítimo, vendia combustível adulterado que poderia danificar e trazer um risco à imagem não só da SHELL, mas também da INFRAERO, porque aquilo é uma concessão da INFRAERO, e havia uma demanda judicial onde a SHELL demandava contra ULISSES CANHEDO, mas não conseguia tirá-la daquele local. A INFRAERO demandava contra a SHELL e ULISSES CANHEDO, mas não conseguiu. Ou seja, até aquele momento a posse do imóvel não era da INFRAERO. Não há porque se falar que o Diretor deveria ter licitado. Não estávamos com a posse do imóvel. Não tinha essa possibilidade. O que aconteceu então? A SHELL, vou deixar com o senhor a carta da SHELL, conseguiu via negociação com a ULISSES CANHEDO, ele com a ULISSES CANHEDO, propôs entregar um outro posto fora do aeroporto, porque para imagem SHELL um posto no aeroporto é muito importante e imagino que para a imagem da INFRAERO também, e o que estava acontecendo? A SHELL estava perdendo milhões com a imagem e a INFRAERO também. E as duas na verdade queriam fazer com que um operador fosse honesto, trabalhasse com gasolina legítima e trabalhasse dando oportunidade do consumidor pagar com cartão, com cheque, com dinheiro vivo. Os dois entenderam que

era interessante tirar o que ninguém tinha conseguido até aquela ocasião, tirar o operador ULISSES CANHEDO. E a SHELL conseguiu por outros motivos, abriu mãos de dinheiros que tinha a receber de ULISSES CANHEDO, ofereceu outro posto, conseguiu que ele aceitasse sair dali. É o que está nesse documento da SHELL. Ela procura o Diretor Comercial, ela procura primeiro o Presidente da INFRAERO, o Presidente encaminha ao Diretor Comercial, o Diretor Comercial recebe e tem entendimento que é muito razoável a proposição da SHELL do ponto de vista de interesses públicos, ou seja, restabelecer o fornecimento de combustível não adulterado ao usuário da INFRAERO principalmente, e eu me manifesto na ocasião da seguinte maneira: SHELL, entendi seus motivos. Se vocês conseguirem tirar o operador ULISSES CANHEDO é tudo que nós queremos, mas eu não sei se posso, não sei se posso realizar essa operação. Eu preciso que o jurídico da nossa empresa fundamente essa possibilidade e preciso que a nossa área financeira calcule os débitos existentes com relação a esse contrato, alguns estavam consignados em juízo, a SHELL nunca parou de pagar a INFRAERO, fez uma consignação em pagamento, e vinha pagando mensal, de forma a restabelecer a ordem na condição de que na assinatura do termo judicial, na assinatura do acordo o ULISSES CANHEDO imediatamente saísse do posto. O que aconteceu. No dia seguinte da assinatura do termo do acordo judicial fechou-se o posto. Pela primeira vez. Até aquela ocasião de 2001 até ali o Sr. Ulisses Canhedo continuava vendendo combustível adulterado aos usuários da INFRAERO. Então, essa foi a medida que eu tive. E recebendo o parecer jurídico favorável a que fosse concedido então essa possibilidade de acordo e extensão de prazo, o Diretor Comercial então assinou essa possibilidade. Restabelecendo a ordem. O posto voltou a

> vender combustível de boa qualidade ao consumidor da INFRAERO.

Em 06/08/2005, o acordo extrajudicial foi juntado aos autos da Ação de Reintegração de Posse movida pela INFRAERO, tendo sido homologado em juízo pelo Desembargador Federal Relator da Apelação João Batista Moreira, com julgamento de mérito, resultando assim em acordo judicial. Em face da homologação do acordo e do pedido de desistência, foi extinta a ação de consignação em pagamento movida pela Shell, tendo sido creditados em conta da INFRAERO os depósitos consignados em juízo.

Em conseqüência, foi firmado em 26/08/2005 o Quinto Termo Aditivo ao Contrato, de número 123/05 (VI)/0002, que prorrogou por 120 meses a vigência do contrato, passando o término de 19/09/2003 para 19/09/2013 e convalidou os atos praticados desde 20/09/2003.

Embora o contrato tenha sido celebrado pela Superintendência Regional, o Quinto Termo Aditivo foi firmado na própria Sede da INFRAERO, por requisição da Diretoria Comercial, que julgou viável a negociação, tendo sido assinado pelos Srs. Fernando Brendaglia e Márcia Chaves e pela Shell. Consoante a Carta Formal nº 2083/SRBR/2006, de 14/06/2006, encaminhada pelo Superintendente Regional do Centro-Oeste, Sr. Carlos Alberto Vilela de Andrade Filho, ao Superintendente de Auditoria Interna da INFRAERO, o motivo foi o seguinte:

> Segundo nos foi informado, no entendimento do Superintendente Regional da época, já não havia mais motivação para a negociação para a renovação do contrato, porque o assunto já

> estava sendo conduzido pela Procuradoria Jurídica, para retomada da área aeroportuária.
> No entanto, o processo foi requisitado pela Diretoria Comercial, que julgou viável restabelecer a negociação.

O Parecer nº 031/PRPJ/2005, de 17/08/2005, da Procuradoria Jurídica da INFRAERO, firmado pelo Assessor Jurídico, Napoleão Guimarães, e ratificado pelo Procurador-Geral em exercício, Wilhiam Antônio de Melo, foi favorável ao acordo entre a INFRAERO e a Shell.

4º. DAS IRREGULARIDADES CONSTATADAS PELA CPI NO CONTRATO DE CONCESSÃO DE USO DE ÁREA CELEBRADO ENTRE A INFRAERO E A SHELL BRASIL S/A

Esta CPI identificou uma sucessão de irregularidades na prorrogação do contrato sob exame, conforme destacado a seguir.

A primeira delas diz respeito à violação das normas dos arts. 1° e 2° da Lei nº 9.469, de 10 de julho de 1997, com base nos quais os dirigentes máximos das entidades da administração indireta poderão autorizar a realização de acordos somente para cobrança de créditos, sendo vedada sua celebração em causas relativas ao patrimônio imobiliário da União, como ocorreu no caso em tela, em que o acordo extrajudicial pôs fim à ação de reintegração de posse movida pela INFRAERO contra a Shell.

Por sua vez, o Quinto Termo Aditivo foi celebrado em 26/08/2005, quando o contrato não estava mais em vigor, já que a INFRAERO o havia

rescindido unilateralmente por inadimplemento contratual da contratada, conforme comunicado à Shell e à Ulisses Canhedo, por meio de Cartas Formais.

A rescisão contratual foi confirmada pelo Sr. Fernando Brendaglia à CPI:

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** O contrato original era de quando a quando?
> **SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA:** Noventa e... Senador, o contrato se não me engano, mas tenho aqui os documentos e vou deixar com o senhor, de 93. O contrato é anterior à 8.666.
> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** Quando houve a rescisão dele?
> **SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA:** Rescisão unilateral em 2001.

Um dos fundamentos do quinto termo aditivo foi o entendimento firmado pelo TCU nas Decisões 701/94 e 017/1995 – TCU – Plenário, exatamente as decisões que determinam à INFRAERO a **obrigatoriedade do processo licitatório nas novas concessões de uso de áreas aeroportuárias,** bem como **a busca de preços e condições mais vantajosas para a administração e para o público usuário.**

No caso, a INFRAERO contrariou claramente as determinações do TCU. Ao firmar o Termo de Transação Extrajudicial, a estatal não apenas deixou de buscar melhores preços, como sequer fixou o valor contratual. É o que se depreende da Carta Formal 2083/SRBR/2006, de 14/06/2006, encaminhada pelo Superintendente Regional do Centro-Oeste, Sr. Carlos Alberto Vilela de Andrade Filho, ao Superintendente de Auditoria Interna da INFRAERO: *agora deparou-se*

com outro problema, qual seja: no termo de transação firmado entre as partes, não se estabeleceu o valor mensal que a SHELL deverá pagar à INFRAERO pela ocupação da área.

Ademais, ainda que a rescisão houvesse sido invalidada, o Quinto Termo Aditivo foi celebrado 23 meses após o encerramento do Termo de Contrato, 19/09/2003, "retroagindo" a vigência contratual desde essa data e estendendo o prazo até 19/09/2013 (120 meses). Ocorre que a prorrogação de contrato após o encerramento de sua vigência afronta o entendimento do Tribunal de Contas da União, no sentido da nulidade absoluta do ato (Decisão/TCU nº 451/2000 – Plenário, Relator Ministro Humberto Souto), como destacado no Relatório:

> (...) não deve ocorrer, prorrogar-se o prazo de determinada convenção (acordo/proposta/contrato) após expirado o mesmo, pois, como dar validade ao ato de prorrogação de prazo convencionado se já expirado o prazo original e, logo, já inexistente o seu objeto?

A Consultoria Jurídica do Ministério da Defesa, por meio da Informação nº 189/CONJUR-MD/2007, assim se manifestou:

> (...)
> 10. De fato, as irregularidades apontadas são assaz evidentes. Nos contratos, dentre os quais cite-se os de concessão de uso, o fator tempo funciona como elemento de extinção iure pleno do instrumento, ou seja, a ocorrência do término da vigência anteriormente fixada faz cessar não apenas os efeitos decorrentes da relação jurídica contratual, como o próprio contrato em si.
> 11. A incidência das normas jurídicas pressupõe o suporte fático, razão pela qual os efeitos jurídicos decorrentes da norma ocorrem

> com a presença desse suporte material. No caso dos autos, o fator tempo, representado pelo lapso temporal anteriormente fixado para a vigência do contrato é o que dá suporte para que o contrato, como instrumento jurídico, subsista com todos os efeitos.
> 12. Logo, a prorrogação do contrato vencido esbarra na própria natureza essencial do ato que é, justamente, protair no tempo, a existência, validade e efeitos.
> (...)

A Assessoria Jurídica da Controladoria-Geral da União – CGU assim discorreu sobre a prorrogação:

> (...)
> Não há dúvida, portanto, de que, no momento em que assinaram este quinto aditivo, os envolvidos cometeram flagrante ilegalidade, que consistiu na prática de pactuar um "novo contrato" sob o disfarce de uma "prorrogação", em manifesta concessão de uso de bem público sem o devido processo de licitação.
> (...)

Outro dispositivo violado é o item 53 da Norma Interna da INFRAERO NI 13.03/A (COM), de 7.11.2000, que exigia a participação do Conselho de Administração da estatal para contratos com vigência superior a 120 meses, nos seguintes termos:

> O contrato será autorizado pelo Conselho de Administração, encaminhado pedido pela Diretoria Executiva da INFRAERO, nos seguintes casos:
> a) quando o prazo de vigência contratual for superior a 120 meses e até 180 meses;

> b) quando o prazo de amortização do investimento for superior a 120 e até 180 meses;
>
> c) quando a soma das áreas for superior a 50.000 m2;
>
> d) quando a área não estiver definida no Plano Diretor do Aeroporto, como área secundária.

Portanto, o Quinto Termo Aditivo foi aprovado por autoridade incompetente.

Ademais, como destacado, o TCU, por meio da Decisão nº 701/94 – Plenário, Rel. Min. Iram Saraiva, já havia recomendado à Administração Central da INFRAERO que dimensionasse a duração dos contratos de concessão de direito real de uso com vistas à obtenção de preços e condições mais vantajosas para a administração, levando-se em conta fatores determinantes, tais como a natureza da concessão, a amortização do capital investido pela concessionária e as possibilidades de lucro que teria, atentando para a razoabilidade e a coerência do limite estabelecido.

Assim, a INFRAERO não poderia tomar outra providência senão proceder à licitação, por meio da qual poderia obter melhores preços. Nesse sentido concluiu o Relatório de Auditoria Especial da INFRAERO, de nº 06/PRAI/2006, de 25/07/2006, acerca do referido contrato com a Shell, ao consignar que a realização de licitação após o desfecho da ação de reintegração de posse poderia viabilizar valor contratual mais vantajoso para a INFRAERO. Assim, recomendou-se na auditoria a anulação do Quinto Termo Aditivo que ensejou a prorrogação do contrato, a abertura de licitação para a concessão da área, e a instauração de procedimento de responsabilização pelos atos que deram causa à prorrogação irregular do prazo contratual.

Impende notar que o parecer da Procuradoria Jurídica da INFRAERO que fundamentou a celebração do acordo extrajudicial omitiu-se quanto aos óbices mencionados. Foi firmado pelo Assessor Jurídico, Napoleão Guimarães e ratificado pelo Procurador-Geral em exercício, Wilhiam Antônio de Melo, conforme trechos em destaque:

> Diante da proposta e alegações apresentadas pela empresa SHELL, a INFRAERO resgatou o histórico dos acontecimentos ocorridos na época em que vigia a contratação em discussão e reconheceu, neste período, diversos equívocos, que embora não tenham ocorrido por má-fé, puderam desencadear numa não observação das necessidades do concessionário, considerando a peculiaridade do negócio, como determinava as Decisões nº 701/94 e nº 017/95 – do Tribunal de Contas da União, que por meio da CF nº 1582/PR(DC)/2000, encaminhada àquele Tribunal, reconheceu o erro aplicado e renegociou os contratos que se enquadravam àquelas Decisões.
>
> ...
>
> Tendo em vista que está demonstrado no presente processo a dificuldade de dar continuidade aos processos judiciais intentados pela INFRAERO visando à desocupação da área, bem como o reconhecimento de falhas na gestão do contrato firmado com a SHELL, que resultaram na atual ocupação da área de forma irregular – sem contrato vencido desde 19/09/2003 – até no não recolhimento do valor pactuado no contrato em virtude da Ação de Consignação em Pagamento acarretando na inadimplência da concessionária.
>
> ... verifica-se a possibilidade de análise por parte da Administração quanto aos atos praticados em relação ao contrato nº 2.93.02.004-3, firmado com a empresa SHELL e, caso confirmada a existência de atos ilegais, utilizando-se o instituto da

> autotutela (Art. 54, §1º, da Lei nº 9.784/99), poderia a Administração anulá-los, mediante decisão que deverá conter a motivação, os fatos e seus fundamentos (art. 50, inciso VIII, também da Lei nº 9.784/99), restabelecendo a vigência do referido contrato, atrelado ao ato de gestão (negocial), quanto ao pagamento do débito existente.

No citado Parecer, afirmou-se que a Gerência Jurídica da Superintendência Regional do Centro-Oeste, por meio do Despacho nº 060/JUBR/2001, manifestou-se favoravelmente ao acordo entre a Shell e a estatal. No entanto, o trecho do citado Despacho, destacado pelo Procurador, adverte, de antemão, para a inconveniência do acordo nos seguintes termos: *à luz das condições legais atuais, a renovação pretendida até que é possível, porém, do ponto de vista administrativo, parece que a renovação não é interessante, até porque a SHELL também não tem sido uma boa parceira comercial.*

Embora o Sr. Fernando Brendaglia tenha afirmado à CPI que a Shell sempre cumpriu e honrou seus contratos com a INFRAERO. As informações constantes dos autos negam essa afirmação. Durante a vigência do contrato nº 1321-A/82/0002, firmado entre a INFRAERO e a Shell no período de 01/01/1983 a 31/12/1987, com o mesmo objeto do contrato sob exame, foram praticadas duas irregularidades: fechamento do posto antes do horário previsto, gerando reclamações por parte de funcionários e usuários do aeroporto; e guarda de pneus usados na cobertura do prédio, o que poderia atrair insetos transmissores de doenças. Na vigência do contrato nº 2.87.02.058-4, celebrado em 06/11/1987, entre as mesmas partes e com o mesmo objeto, com prazo de duração de 01/01/1988 a 31/12/1992, nova irregularidade foi constatada: a Shell utilizava área de 1.000 m^2 excedente ao estipulado no contrato.

Ao depor na CPI, a funcionária da INFRAERO, Sra. Márcia Chaves confirmou que a manifestação da Procuradoria Jurídica foi determinante na celebração dos atos do contrato com a Shell:

> **SRA. MÁRCIA GONÇALVES CHAVES:** Em relação a SHELL sim. Eu gostaria de colocar que o processo da SHELL ele foi, como eu disse antes, feito, analisado pela nossa Procuradoria Jurídica e que por três vezes a Procuradoria Jurídica da empresa se manifestou pela regularidade, legalidade dos atos praticados inclusive informando que não existia motivos para que os funcionários da empresa fossem colocados como... Tivessem praticado algum ato irregular. E isso também foi falado na Controladoria-Geral da União, reafirmado pela Procuradora-Geral, que era Drª. Josefina e pela Procuradora-Geral substituta, que é a Drª. Érica. Então todos os atos que foram praticados nesse processo eles foram baseados na orientação dos nossos procuradores jurídicos. Nós não fizemos nada que não tivesse respaldo legal. E segundo estatutos da empresa, a Procuradoria Jurídica é o órgão que dá a última palavra em termos legais na empresa.

Foi relevante, também, a participação do Sr. Fernando Brendaglia, então Diretor Comercial da INFRAERO, na celebração do acordo extrajudicial e do Quinto Termo Aditivo. Afinal, o funcionário confirmou à CPI ter tido a iniciativa de realizar o acordo:

> **SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO):** O contrato foi firmado pela Superintendência Regional do Centro-Oeste que após a rescisão registrou que não

havia motivação para a renovação, já que a Procuradoria Jurídica estava retomando a área aeroportuária por meio de ação de reintegração de posse. A Superintendência Regional também consignou que a SHELL não estava sendo uma boa parcela comercial. Isso um Relatório feito pela Superintendência Regional do Centro-Oeste.

Eu pergunto: Não obstante a posição contrária da Superintendência Regional, por que V.Sª. requisitou o processo relativo ao contrato com a SHELL e celebrou na própria sede da estatal o 5ª termo aditivo ao contrato?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Eu solicitei que o contrato viesse para a INFRAERO porque eu fui motivado pela SHELL, entreguei a carta ao senhor, quem procurou a ação de propor um acordo foi da SHELL.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. suprimiu instância? V.Sª. ouviu a Superintendência?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Não, não suprimi instâncias, eu puxei o contrato para a sede e pedi que fosse avaliado pela área jurídica todo o histórico. Esse histórico não fui eu que levantei. Todo o histórico da vida desse contrato, que poderia ser feito e o que não poderia, pedi também que fosse levantado pela área financeira todo o histórico de pagamentos ou não. No meu entender, Senador, não vejo como a SHELL não fosse uma boa parcela da INFRAERO.

A funcionária Márcia Chaves confirmou à CPI a iniciativa da Diretoria Comercial em realizar o acordo extrajudicial, nos seguintes termos:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): De que funcionário partiu a iniciativa de firmar o termo de transação extrajudicial com a SHELL firmado em 25 de

agosto de 2005 com o objetivo de extinguir ação de reintegração de posse ajuizado pela INFRAERO contra a SHELL?

SRA. MÁRCIA GONÇALVES CHAVES: O termo de transação ele foi conseqüência de um estudo feito pela Diretoria Jurídica da empresa a pedido da Diretoria Comercial que levantou o processo administrativo e todos os processos judiciais que envolviam. Tinha mais do que um. Então esse processo todo foi estudado pela Procuradoria Jurídica que se manifestou favoravelmente ao contrário.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): De quem partiu o pedido de estudo acerca disso?

SRA. MÁRCIA GONÇALVES CHAVES: A SHELL solicitou ao Presidente da empresa...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O Sr. Carlos Wilson.

SRA. MÁRCIA GONÇALVES CHAVES: É. Na época o Sr. Carlos Wilson.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ele que mandou fazer o estudo?

SRA. MÁRCIA GONÇALVES CHAVES: Aí ele encaminhou à Diretoria Comercial que encaminhou à Procuradoria Jurídica para que fosse verificada a possibilidade ou não de se fazer o acordo tendo em vista que existiam processos judiciais.

O Sr. Fernando Brendaglia não apenas teve a iniciativa de firmar o acordo extrajudicial, mas também foi responsável, junto com a funcionária Márcia Chaves, pela celebração do Quinto Termo Aditivo, conforme trecho do depoimento a seguir:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Que funcionário da INFRAERO foi responsável pela celebração do 5º termo aditivo com a SHELL?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: O quinto é esse termo que restabelece o contrato. Fui eu, como Diretor Comercial e a Srª. Márcia Chaves, Superintendente de Relações Comercial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O prazo era até 2013. O prazo do aditivo, segundo V.Sª.?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: O prazo que nós fizemos foi até 2013. Sim, Senador.

A prorrogação irregular do contrato provocou a reação da opinião pública. Foram encaminhadas ao então Presidente da INFRAERO, Sr. Carlos Wilson, diversas cartas anônimas nos anos de 2005 e de 2006, sustentando a ilegalidade do acordo extrajudicial, que teve por objetivo atender interesses pessoais do então Diretor Comercial da estatal, Sr. Fernando Brendaglia, de quem partiu a iniciativa de realizar o acordo.

Em conseqüência, o então Presidente da estatal, José Carlos Pereira, por meio da CF nº 133/PR/(PRAI)/2007-R, de 06/03/2007, determinou à Procuradoria Jurídica que providenciasse a anulação judicial do acordo extrajudicial objeto da decisão homologatória. Em razão de decisão do Conselho de Administração da estatal, provocada por solicitação da Consultoria Jurídica do Ministério da Defesa, o Presidente também afastou cautelarmente, com efeitos a partir de 12/04/2007, por meio dos Atos Administrativos nºs 627/PR/2007, 629/PR/2007 e 630/PR/2007, respectivamente, Fernando Brendaglia da função de confiança de Superintendente Sede da Superintendência de Planejamento e Gestão, Márcia Chaves da função de confiança de Assessor I, da Presidência, e

Napoleão Lopes Guimarães Neto da função de confiança de Assessor II, da Procuradoria Jurídica, da Sede.

Diante de tais irregularidades, o Ministro de Estado do Controle e da Transparência, Sr. Jorge Hage Sobrinho, determinou, por meio da Portaria/CGU nº 382, de 30 de março de 2007 (DOU de 02/04/2007) a constituição de Comissão de Sindicância, visando à apuração dos fatos, em que estão envolvidos os Srs. Fernando Brendaglia de Almeida, Márcia Gonçalves Chaves, Napoleão Lopes Guimarães Neto, Wilhiam Antônio de Melo e José Wellington Moura (este último pelo fato de, ao suceder Fernando Brendaglia na Diretoria Comercial, não ter corrigido as supostas irregularidades detectadas na prorrogação do contrato).

O dever de probidade administrativa determina, ao administrador público, que, ao gerir a coisa pública, mantenha a conduta de sempre buscar atingir o interesse público, agindo de forma honesta, dentro dos padrões éticos, com lisura, transparência e moralidade.

Diante dos atos praticados pela Procuradoria Jurídica e Diretoria Comercial, depreende-se que a celebração do Termo Aditivo nº 123/05(VI)/0002 após expirada a vigência do contrato constituiu, na verdade, nova contratação sem a devida licitação. Dessa forma, a Administração da INFRAERO estava obrigada a proceder ao devido processo licitatório. Quanto às irregularidades relativas ao Termo de Transação Extrajudicial, reputam-se ilegais por ter sido celebrado por autoridade incompetente e por prever a irregular prorrogação do referido contrato.

Segundo o art. 82 da Lei nº 8.666, de 1993, *os agentes administrativos que praticarem atos em desacordo com os preceitos desta Lei ou visando a frustrar os objetivos da licitação sujeitam-se às sanções previstas nesta*

Lei e nos regulamentos próprios, sem prejuízo das responsabilidades civil e criminal.

No caso, os funcionários envolvidos na prorrogação do contrato incorreram nas condutas descritas nos artigos 89 e 92 da Lei nº 8.666, de 1993:

> Art. 89. Dispensar ou inexigir licitação fora das hipóteses previstas em lei, ou deixar de observar as formalidades pertinentes à dispensa ou à inexigibilidade:
> Pena - detenção, de 3 (três) a 5 (cinco) anos, e multa.
> Parágrafo único. Na mesma pena incorre aquele que, tendo comprovadamente concorrido para a consumação da ilegalidade, beneficiou-se da dispensa ou inexigibilidade ilegal, para celebrar contrato com o Poder Público.
> Art.92. Admitir, possibilitar ou dar causa a qualquer modificação ou vantagem, inclusive prorrogação contratual, em favor do adjudicatário, durante a execução dos contratos celebrados com o Poder Público, sem autorização em lei, no ato convocatório da licitação ou nos respectivos instrumentos contratuais, ou, ainda, pagar fatura com preterição da ordem cronológica de sua exigibilidade, observado o disposto no art. 121 desta Lei:

Nos termos dos arts. 83 e 84 da referida Lei, os autores dos crimes definidos nessa Lei, quando servidores públicos, sujeitam-se, além das sanções penais, à perda do cargo, emprego ou função pública.

Além disso, nos termos da Lei nº 8.429, de 1992, que dispõe sobre sanções aplicáveis aos agentes públicos na prática de atos de improbidade administrativa, independentemente das sanções penais, civis e administrativa,

previstas na legislação específica, estão os responsáveis pelos atos sujeitos às seguintes cominações, no caso de impropriedade administrativa que resulte dano ao erário: ressarcimento integral do dano, perda dos bens ou valores acrescidos ilicitamente ao patrimônio, se concorrer esta circunstância, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de cinco a oito anos, pagamento de multa civil de até duas vezes o valor do dano e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de cinco anos.

No mesmo sentido concluiu a CGU no Relatório de Sindicância, em que foi considerado que foram infringidas às seguintes condutas:

1) Quanto ao sindicado NAPOLEÃO LOPES GUIMARÃES NETO, por irregularidade relativa ao Termo de Transação Extrajudicial:
   a) Autorização de prorrogação do contrato, inserta do aludido "Termo Extrajudicial", e, por derradeiro, por ter praticado, em tese, ato contrário às orientações do TCU art. 92 da Lei nº 8.666 de 1993;
   b) Improbidade Administrativa e mau procedimento art. 482, *a* e *b* , da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT.
2) Quanto aos sindicados FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA e MARCIA GONÇALVES CHAVES, por irregularidade relativa à prorrogação contratual:
   a) Realização de prorrogação do contrato que já estava com seu termo findado, e, por derradeiro, por ter praticado ato, em tese, contrário às orientações do TCU Art. 89 e 92 da Lei nº 8.666

de 1993 e, além disso, celebraram termo aditivo sem autorização prevista no item 53 da NI 13/03/A(COM);

b) Improbidade Administrativa e mau procedimento art. 482, a e b, da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT;

II. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base em todo o exposto, esta CPI percebeu a premente necessidade de a INFRAERO:

a) implementar a transparência nas contratações;

b) divulgar os espaços publicitários, de modo a ampliar a competitividade e viabilizar a realização de licitação que permita a celebração de contratos mais vantajosos, que incrementem as receitas da empresa;

c) adotar as recomendações constantes do Relatório da Auditoria realizada pelo Tribunal de Contas da União em 2006 nos sistemas informatizados, quais sejam:

- Elaboração de sistemática de codificação para identificar cada ponto de publicidade ou área comercial para concessão;
- Promoção do aperfeiçoamento do sistema que suporta a arrecadação das receitas comerciais, de forma a abranger as fases anterior e posterior à contratação da concessão de uso de área comercial;
- Promoção da realização de estudos para o desenvolvimento e implantação de um sistema que controle, de forma efetiva, o faturamento dos concessionários de áreas comerciais;
- Estabelecimento de responsabilidades internas quanto à segurança da informação (conforme o estabelecido na NBR ISO/IEC 17799:2005 item 6.1.3);

- Elaboração, aprovação e divulgação de Política de Segurança da Informação – PSI (conforme o estabelecido na NBR ISO/IEC 17799:2005 item 5.1.1);
- Elaboração de Inventário dos ativos de informação (conforme o estabelecido na NBR ISO/IEC 17799:2005 itens 7.1.1 e 7.1.2) e fixação de critérios para a classificação desses ativos (conforme o estabelecido na NBR ISO/IEC 17799:2005 item 7.2);
- Criação de mecanismos para que as políticas e normas de segurança da informação se tornem conhecidas, acessíveis e observadas por todos os funcionários e colaboradores da empresa (conforme o estabelecido na NBR ISO/IEC 17799:2005);
- Estabelecimento de critérios de seleção de amostras levando em consideração atributos quantitativos e qualitativos para execução de fiscalizações e controle dos contratos de concessão de áreas comerciais por parte da Superintendência de Controle Interno – PRAI.
- Continuidade das ações referentes à segurança da informação que estão sendo implementadas no âmbito do PETI, especialmente os itens 5.2.15 (Diretrizes de Segurança da Informação), 5.3.3.3 (Implantação da Coordenação de Segurança da Informação) e 5.5 (Segurança da Informação e de Recursos de TI).

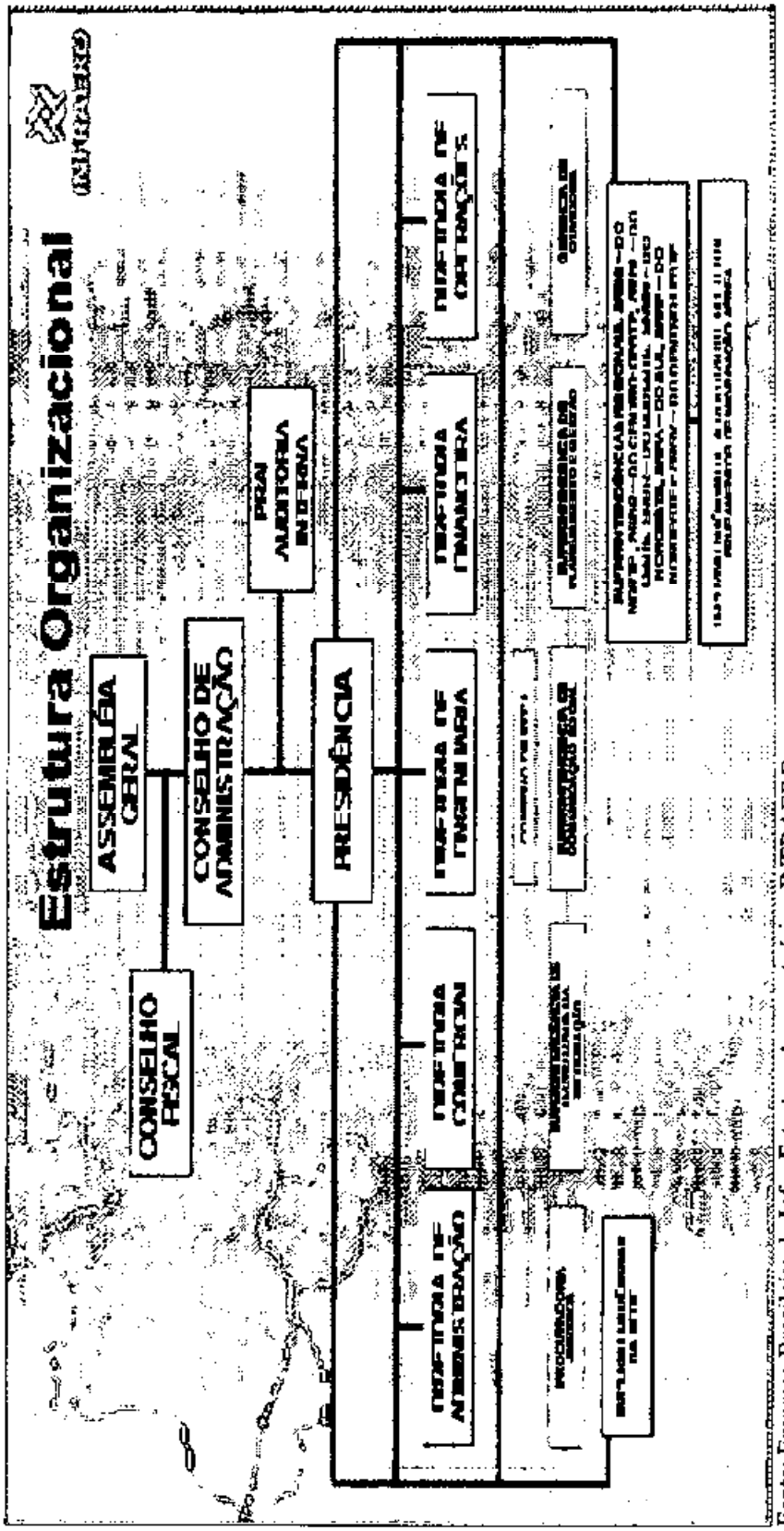
17) IRREGULARIDADES NA INFRAERO: ANÁLISE DE CONDUTAS

Neste capítulo, foram sistematizados todos os indícios de irregularidades, supostamente praticados pelos investigados, que a Comissão Parlamentar de Inquérito do "Apagão Aéreo" conseguiu reunir a partir da análise da documentação requisitada, inclusive sigilos bancários, telefônicos e fiscais, e das inquirições efetivadas.

Procurou-se, na medida do possível, individualizar a conduta de cada personagem. Todavia, há situações em que dois ou mais tópicos deste capítulo necessitam ser analisados conjuntamente para compreender-se a real conduta de cada ator. Em alguns casos, inclusive, devem-se consultar os capítulos 07 e 08 deste Relatório para a perfeita noção do envolvimento do investigado.

Dessa forma, em alguns casos, a exemplo dos episódios que tratam da contratação irregular da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, das irregularidades identificadas nas concorrências de obras da INFRAERO e dos negócios afetos à empresa Aeromídia Publicidade Ltda, faz-se necessária a leitura de outros tópicos e capítulos, além daquele que trata especificamente da personagem analisada. Portanto, alguns dos encaminhamentos ora propostos são resultado da análise conjunta dos indícios apontados em dois ou mais tópicos ou capítulos deste Relatório.

Em anexo, são apresentados diagramas que explicitam algumas das situações ora analisadas. Eventuais ajustes de última hora, relativos a novos fatos e dados disponibilizados que não estiverem no corpo do texto deste Relatório, constarão da diagramação em anexo.



Fonte: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO

458

Quadro-resumo de indícios irregularidades investigados e respectivos encaminhamentos propostos:

Nome do Investigado	Indício(s) de Irregularidade(s) Investigado(s)	Encaminhamento(s) Proposto(s)
Adenauher Figueira Nunes	Na condição de empregado da INFRAERO, praticou ato de improbidade administrativa em razão de aquisição, no exercício de emprego público, de bem imóvel cujo valor é desproporcional à renda adequadamente comprovada. Ademais, praticou atos irregulares em procedimentos de indicação de seguradoras e corretoras para atuarem junto ao Instituto de Resseguros do Brasil – IRB em contratos nos quais a INFRAERO figura como interessada. Por fim, é investigado em processo que envolveu a contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda.	Propor o encaminhamento dos autos da Comissão Parlamentar de Inquérito ao Ministério Público Federal para que proceda a propositura de Ação de Improbidade Administrativa. Enviar, ainda, os autos ao Departamento de Polícia Federal para aprofundamento das demais investigações em que o Sr. Adenauher Figueira Nunes encontra-se envolvido. Incurso no art. 317 (corrupção passiva) do Código Penal e no art. 9º inciso VII (improbidade administrativa), da Lei nº 8.429 de 2 de junho de 1992.
Adilson José da Silva	Na condição de empregado de representante de concessionário de mídia aeroportuária da INFRAERO, é suspeito de ter participado em operação fraudulenta que supostamente haveria envolvido a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos – EBCT, a empresa SÁ Publicidade Ltda, a empresa Aeromída Publicidade Ltda (Arte Múltipla Empreendimentos Ltda) e a INFRAERO.	Encaminhar os autos ao Departamento de Polícia Federal para aprofundamento das investigações.
Airton Estevens Soares		Encaminhar os autos ao Ministério Público Federal e ao Departamento de Polícia Federal para instaurar os procedimentos necessários para se investigar a área de mídia aeroportuária, notadamente quanto ao papel exercido pela Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária – ABMA nesse negócio. Nessa investigação, as relações contratuais existentes entre anunciantes e concessionários de mídia aeroportuária, bem como entre estes e a INFRAERO devem ser minuciosamente analisadas. Ademais, deve ser aberto procedimento para investigar o termo aditivo ao contrato firmado entre a INFRAERO e a empresa responsável pela construção e administração da garagem do Aeroporto de Congonhas SP, caso ainda não aberto. Foram recebidas [illegible] indicando que Soares exerceu influência no

		Conselho de Administração da INFRAERO no sentido de beneficiar pessoas e empresas. Essas tentativas de favorecimento estão relatadas nas atas das reuniões do Conselho. Tais fatos não foram investigados em virtude da exigüidade de meios e prazo. É necessário encaminhar os autos ao Departamento de Polícia Federal e ao Ministério Público Federal para que investiguem a atuação de Airton Soares.
Antônio Filipe Bergman Barcellos	Na condição de empregado público, é suspeito de patrocinar, direta ou indiretamente, interesse privado perante a Administração da empresa INFRAERO, visando o favorecimento de terceiros e pessoal. Nesse contexto, suspeita-se de ter recebido bens materiais de concessionário de mídia aeroportuária da INFRAERO.	Encaminhar os autos ao Departamento de Polícia Federal e ao Ministério Público Federal para que juntem as informações colhidas pela CPI aos respectivos procedimentos abertos por aquelas instituições.
Arlindo Lima Filho	Na condição de empregado público, é suspeito de patrocinar, direta ou indiretamente, interesse privado perante a Administração da empresa INFRAERO, visando o favorecimento de terceiros e pessoal. Nesse contexto, suspeita-se de ter recebido vantagens financeiras de concessionário de mídia aeroportuária da INFRAERO.	Encaminhar os autos ao Departamento de Polícia Federal e ao Ministério Público Federal para que juntem as informações colhidas pela CPI aos respectivos procedimentos abertos por aquelas instituições.
Carlos Alberto Carvalho e Silvia Pfeifer	Na condição de empresário, inclusive como concessionário de espaços para veiculação de mídia aeroportuária, patrocinou e intermediou interesses privados junto à Administração da empresa INFRAERO em troca da obtenção de vantagens pessoais. Ademais, há indícios de que corrompeu empregados da INFRAERO com o objetivo de obter vantagens comerciais junto à empresa. Por fim, há indícios de cometimento de ilícitos fiscais.	Encaminhar os autos ao Departamento de Polícia Federal e ao Ministério Público Federal para que juntem as informações colhidas pela CPI aos respectivos procedimentos investigativos abertos por aquelas instituições, a fim de que analisem de forma mais detida as condutas da Sra. Silvia Terezinha Pfeiffer e da Sra. Ellen Pfeiffer para, se for o caso, unir as evidências de corrupção ativa, improbidade administrativa e crimes fiscais, proceder aos respectivos indiciamentos. Enviar, ademais, os autos à Secretaria de Receita Federal para proceder, se for o caso, após análise técnica de relevamento fiscal, à abertura de procedimento fiscal. Incurso no art. 288, caput, (Quadrilha ou bando) e no art. 333 (corrupção ativa) do Código Penal.
Érica Silvestri Duttweiler	Arrolada na sindicância da Controladoria Geral da União, instaurada através da Portaria CGU nº 447, de 16.04.2007, publicada no DOU de 18.04.2007, como uma das envolvidas	Os elementos até o momento colhidos por esta CPI, seja por intermédio dos depoimentos prestados pelas autoridades públicas que estão apurarando os fatos que envolveram a contratação da empresa FS3

	nas irregularidades para a contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda pela INFRAERO, por ter aprovado a contratação, sob o aspecto jurídico, no mesmo dia em que recebeu a documentação, sem se deter a uma análise mais acurada dos fatos e da documentação, deixando de agir com zelo em relação ao interesse público.	Comunicação e Sistemas Ltda pela INFRAERO, seja através daqueles constantes na sindicância da Controladoria Geral da União e no relatório pericial da Auditoria Interna da INFRAERO, são suficientes para que se proponha o indiciamento, na condição de partícipe. Sugere-se o encaminhamento dos autos desta Comissão Parlamentar de Inquérito ao Ministério Público Federal para que analise a propositura de Ação de Improbidade Administrativa. Incursa no art. 89 (crime contra o procedimento licitatório) da Lei nº 8.666, de 1993, combinado com o art. 29 do Código Penal, e nos arts. 10, incisos V e VIII, e 11, II (improbidade administrativa), da Lei nº 8.429, de 1992.
Ettore Ferdinando Casória	Na condição de sócio da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda. forneceu à INFRAERO *software* para gestão centralizada de mídia aeroportuária, por intermédio de contrato superfaturado e com descumprimento de normas legais aplicáveis à contratação por empresas públicas, tendo agido em conluio com a Administração da INFRAERO.	Os elementos colhidos por esta CPI, seja por intermédio dos depoimentos prestados pelas autoridades públicas que estão apurando os fatos que envolveram a contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda pela INFRAERO, seja através daqueles constantes na sindicância da Controladoria Geral da União e no relatório pericial da Auditoria Interna da INFRAERO, são suficientes para que se proponha o indiciamento. Sugere-se o encaminhamento das conclusões desta CPI ao Ministério Público Federal para que analise a propositura de ação de improbidade administrativa Incurso no art. 89 (crime contra o procedimento licitatório) da Lei nº 8.666, de 1993, e no art. 10, incisos V e VIII, combinado com o art. 3º (improbidade administrativa), todos da Lei nº 8.429, de 1992
José de Oliveira Sobrinho	Na condição de empresário e Presidente da ABMA – Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária, que congrega uma quantidade expressiva das empresas concessionárias de mídia aeroportuária, detendo considerável parcela dos contratos com a INFRAERO, é suspeito de intermediar interesses privados junto à Administração da empresa INFRAERO em troca da obtenção de vantagens pessoais. Nesse sentido, há suspeitas de que tenha feito gestões para que fosse interrompido	Encaminhar os autos ao Ministério Público Federal e ao Departamento de Polícia Federal para instaurar os procedimentos necessários para se investigar a área de mídia aeroportuária, notadamente quanto ao papel exercido pela Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária – ABMA nesse negócio. Nessa investigação, as relações contratuais existentes entre anunciantes e concessionários de mídia aeroportuária, bem como entre estes e a INFRAERO devem ser minuciosamente analisadas. Nesse contexto, a obtenção e análise de contratos de concessão de espaço

	o uso, pela INFRAERO, do *software* Advantage V2, que trouxe um maior controle da receita de concessão de espaços publicitários para veiculação de mídia aeroportuária pela INFRAERO, que, em razão disso, afetaria diretamente os interesses dos associados da ABMA e do próprio José de Oliveira Sobrinho, titular de empresas do ramo.	publicitário em aeroportos para empresas concessionárias afiliadas à ABMA, visando à identificação de: (a) subfaturamento da receita devida à INFRAERO pela participação na venda dos espaços publicitários, inclusive com a utilização de contratos de gaveta; (b) dispensa indevida de licitação, torna-se imprescindível, bem como perquirir acerca de possível influência da ABMA nas decisões estratégicas da Diretoria Comercial da INFRAERO Inclusão da qualificação de conduta (Item 10 - sugestões de indiciamento) do Sr. José Oliveira Sobrinho pela prática dos seguintes crimes: art. 89 (crime contra o procedimento licitatório) da lei 8666, de 1993, e no art. 10, incisos IV, combinado com o art. 3º (improbidade administrativa), da lei nº 8429, de 1992. Tal inclusão é mero desdobramento dos fatos já relatados na proposta de relatório final, já que ficou clara a influência negativa da ABMA no direcionamento das decisões tomadas pela diretoria comercial da Infraero, com destaque ao período em que o Sr. Tércio Ivan de Barros foi diretor comercial.
Josefina Valle de Oliveira Pinha	Na condição de Procuradora Jurídica Chefe da INFRAERO, foi a responsável pela aprovação, sob o aspecto jurídico, da contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda. Devido aos fortes indícios de irregularidades e ilegalidades que envolveram o mencionado negócio jurídico, foi arrolada como sindicada pela CGU no procedimento que investiga a contratação daquela empresa. Ademais, é apontada pelo Tribunal de Contas da União como responsável pela aprovação das regras dos editais das principais obras de construção, reforma e ampliação de aeroportos da INFRAERO, cabendo-lhe explicar acerca das graves irregularidades constatadas nas fiscalizações a cargo daquela Corte de Contas.	Os elementos até o momento colhidos por esta CPI, seja por intermédio dos depoimentos prestados pelas autoridades públicas que estão apurando os fatos que envolveram a contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda pela INFRAERO, seja através daqueles constantes na sindicância da Controladoria Geral da União e no relatório pericial da Auditoria Interna da INFRAERO, são suficientes para que se proponha o indiciamento, como partícipe. Sugere-se o encaminhamento dos autos desta Comissão Parlamentar de Inquérito ao Ministério Público Federal para que analise a propositura de Ação de Improbidade Administrativa. Incursa no art. 89 (crime contra o procedimento licitatório) da Lei nº 8.666, de 1993, combinado com o art. 29 do Código Penal, e nos arts. 10, incisos V e VIII, e 11, II (improbidade administrativa), da Lei nº 8.429, de 1992.

Luiz Gustavo da Silva Schild	Na condição de empregado público, patrocinou, indiretamente, interesse privado perante a Administração da empresa INFRAERO, visando ao favorecimento de terceiros e pessoal. Nesse contexto, recebeu vantagens financeiras de concessionário de mídia aeroportuária da INFRAERO.	Encaminhar os autos ao Departamento de Polícia Federal e ao Ministério Público Federal para que juntem as informações colhidas pela CPI aos respectivos procedimentos investigativos abertos por aquelas instituições, a fim de que analisem de forma mais detida a conduta do empregado da INFRAERO Sr. Luiz Gustavo da Silva Schild para ratificar ou complementar o indiciamento proposto Incurso no art. 317 (corrupção passiva) do Código Penal e no art. 11, inciso I (improbidade administrativa), da Lei nº 8.429, de 1992. Incurso, ainda, no art. 288, caput, (Quadrilha ou bando) do Código Penal.
Maria do Socorro Sobreira Dias	A Sra. Maria do Socorro Sobreira Dias foi arrolada como investigada na sindicância da Controladoria Geral da União, instaurada pela Portaria nº 447, de 16.04.2007, publicada no DOU de 18.04.2007, para apurar supostas irregularidades havidas na contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda pela INFRAERO. Foi citada, ainda, em processos do Tribunal de Contas da União por ter participado de comissão de licitação da INFRAERO para obras aeroportuárias que, em tese, apresentavam diversas irregularidades.	Os elementos colhidos por esta CPI, seja por intermédio dos depoimentos prestados pelas autoridades públicas que estão apurando os fatos que envolveram a contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda pela INFRAERO, seja através daqueles constantes na sindicância da Controladoria Geral da União e no relatório pericial da Auditoria Interna da INFRAERO, são suficientes para que se proponha o indiciamento, na condição de partícipe. Sugere-se o encaminhamento dos autos desta CPI ao Ministério Público Federal para que analise a propositura de Ação de Improbidade Administrativa. Incursa no art. 89 (crime contra o procedimento licitatório) da Lei nº 8.666, de 1993, combinado com o art. 29 do Código Penal, e nos arts. 10, incisos V e VIII, e 11, I e II (improbidade administrativa), da Lei nº 8.429, de 1992.
Mariângela Russo	Praticou atos de improbidade na contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda. enquanto atuava como Gerente de Desenvolvimento Mercadológico da INFRAERO, visando a beneficiar aquela empresa em contrato superfaturado no valor de 26 milhões de reais.	Os elementos colhidos por esta CPI, seja por intermédio dos depoimentos prestados pelas autoridades públicas que estão apurando os fatos que envolveram a contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda pela INFRAERO, seja através daqueles constantes na sindicância da Controladoria Geral da União e no relatório pericial da Auditoria Interna da INFRAERO, são suficientes para que se proponha o indiciamento na condição de partícipe.

		Sugere-se o encaminhamento dos autos desta CPI ao Ministério Público Federal para que analise a propositura de Ação de Improbidade Administrativa. Incursa no art. 89 (crime contra o procedimento licitatório) da Lei nº 8.666, de 1993, combinado com o art. 29 do Código Penal, e nos arts. 10, incisos V e VIII, e 11, I e II (improbidade administrativa), da Lei nº 8.429, de 1992.
Mário de Ururahy Macedo Neto e Hildebrandina Olímpia Silva Macedo	Na condição de empregado público, patrocinou interesse privado perante a Administração da empresa INFRAERO, visando o favorecimento de terceiros e pessoal. Nesse contexto, recebeu vantagens financeiras de concessionário de mídia aeroportuária da INFRAERO. Ademais, há indícios de ilícitos fiscais cometidos. Quanto a Hildebrandina Olímpia Silva Macedo, utilizou sua conta-corrente para o recebimento de indevida vantagem econômica decorrente das atividades ilícitas de seu marido Mario de Ururahy.	Encaminhar os autos ao Departamento de Polícia Federal e ao Ministério Público Federal para que juntem as informações colhidas pela CPI aos respectivos procedimentos investigativos abertos por aquelas instituições, a fim de que analisem de forma mais detida a conduta do empregado da INFRAERO Sr. Mário de Ururahy Macedo Neto e de sua esposa Hildebrandina Olímpia Silva Macedo para ratificar ou complementar o indiciamento proposto. Enviar, ademais, os autos à Secretaria de Receita Federal para proceder, se for o caso, após análise técnica de relevância fiscal, à abertura de procedimento fiscal. Em relação a Mário de Ururahy Macedo Neto: Incurso no art. 288, caput, (Quadrilha ou bando) e no art. 317 (corrupção passiva) do Código Penal e nos arts. 9º, inciso VII, e 11, inciso I (improbidade administrativa), da Lei nº 8.429, de 1992. Em relação a Hildebrandina Olímpia Silva Macedo: Incursa no art. 1º, § 1º, II (lavagem de dinheiro) da Lei nº 9.613, de 1998, e nos arts. 9º, inciso VII, e 11, inciso I (improbidade administrativa), combinados com o art. 3º, todos da Lei nº 8.429, de 1992. Incursa, ainda, no art. 288, caput, (Quadrilha ou bando) do Código Penal.

Michel Farah	Na condição de sócio da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, forneceu à INFRAERO *software* para gestão centralizada de mídia aeroportuária, por intermédio de contrato superfaturado e em descumprimento de normas legais aplicáveis à contratação por empresas públicas, tendo agido em conluio com a Administração da INFRAERO.	Os elementos colhidos por esta CPI, seja por intermédio dos depoimentos prestados pelas autoridades públicas que estão apurando os fatos que envolveram a contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda pela INFRAERO, seja através daqueles constantes na sindicância da Controladoria Geral da União e no relatório pericial da Auditoria Interna da INFRAERO, são suficientes para que se proponha o indiciamento. Sugere-se o encaminhamento das conclusões desta CPI ao Ministério Público Federal para que analise a propositura de Ação de Improbidade Administrativa. Incurso no art. 89 (crime contra o procedimento licitatório) da Lei nº 8.666, de 1993, e no arts. 10, incisos V e VIII, combinado com o art. 3º (improbidade administrativa), todos da Lei nº 8.429, de 1992.
Nelson Jorge Borges Ribeiro	Figura como acusado na sindicância da Controladoria Geral da União, instaurada pela Portaria/CGU nº 447, de 16.04.2007, publicada no DOU de 18.04.2007, como envolvido nas supostas irregularidades envolvendo a contratação e posterior suspensão do contrato entre a INFRAERO e a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, para implantação do *software* Advantage V2. Foi citado, ademais, em procedimentos do Tribunal de Contas da União, referentes à fiscalização de obras aeroportuárias.	Encaminhar os autos ao Departamento de Polícia Federal e ao Ministério Público Federal para que juntem as informações colhidas pela CPI aos respectivos procedimentos abertos por aquelas instituições.
Roberto Spinelli Júnior	Afastado pela CGU em virtude de supostas irregularidades cometidas na execução do contrato entre a empresa FS3 Comunicações e Sistemas Ltda e a INFRAERO. O Sr. Roberto Spinelli também é réu na Ação Civil Pública nº 2007.61.05.011567-0, proposta pelo Ministério Público Federal no Estado de São Paulo pela prática de atos de Improbidade Administrativa e conseqüente necessidade de ressarcimento ao Erário, em razão de sucessivas renovações, por 25 anos, sem nova licitação, do contrato de concessão do estacionamento de veículos do aeroporto internacional de Viracopos. Apontado, ainda, pela Sra. Silvia Pfeiffer, que denunciou a existência de supostos esquemas fraudulentos de licitação na Infraero, como	Encaminhar os autos ao Departamento de Polícia Federal e ao Ministério Público Federal para que juntem as informações colhidas pela CPI aos respectivos procedimentos investigativos abertos por aquelas instituições, a fim de que analisem de forma mais detida a conduta do empregado da INFRAERO Sr. Roberto Spinelli Júnior para ratificar ou complementar o indiciamento proposto. Enviar, ademais, os autos à Secretaria de Receita Federal para proceder, se for o caso, após análise técnica de relevância fiscal, à abertura de procedimento fiscal. Incurso nos arts. 89 (crime contra o procedimento licitatório) da Lei nº

Tércio Ivan de Barros	Afastado pela Controladoria Geral da União em virtude de irregularidades cometidas na execução do contrato firmado entre a empresa FS3 Comunicações e Sistemas Ltda e a INFRAERO. O Sr. Tércio Ivan de Barros também é réu na Ação Civil Pública nº 2007.61.05.011567-0, proposta pelo Ministério Público Federal no Estado de São Paulo pela prática de atos de Improbidade Administrativa e conseqüente necessidade de ressarcimento ao Erário, em razão de sucessivas renovações, por 25 anos, sem nova licitação, do contrato de concessão do estacionamento de veículos do aeroporto internacional de Viracopos. Apontado, ainda, pela Sra. Sílvia Pfeiffer, que denunciou a existência de supostos esquemas fraudulentos de licitação na Infarero, como responsável por favorecer a rede de livrarias La Selva em concorrências públicas. É investigado, ainda, em inquérito policial que apura supostas irregularidades relacionadas a licitações e execuções de obras da INFRAERO. Por fim, suspeita-se do cometimento de ilícitos fiscais.	Encaminhar os autos ao Departamento de Polícia Federal e ao Ministério Público Federal para que juntem as informações colhidas pela CPI aos respectivos procedimentos investigativos abertos por aquelas instituições, a fim de que analisem de forma mais detida a conduta do empregado da INFRAERO Sr. Tércio Ivan de Barros para ratificar ou complementar o indiciamento proposto. Enviar, ademais, os autos à Secretaria de Receita Federal para proceder, se for o caso, após análise técnica de relevância fiscal, à abertura de procedimento fiscal. Incurso nos arts. 89 (crime contra o procedimento licitatório) da Lei nº 8.666, de 1993, e nos arts. 9º, inciso VII, 10, incisos V e VIII, e 11, I (improbidade administrativa), todos da Lei nº 8.429, de 1992.

ADENAUHER FIGUEIRA NUNES

IRREGULARIDADES INVESTIGADAS

Na condição de empregado da INFRAERO, é suspeito de prática de ato de improbidade administrativa em razão de aquisição, no exercício de emprego público, de bem imóvel cujo valor é desproporcional à renda adequadamente comprovada. Ademais, é suspeito da prática de atos irregulares em procedimentos de indicação de seguradoras e corretoras para atuarem junto ao Instituto de Resseguros do Brasil – IRB em contratos nos quais a INFRAERO figura como interessada. Por fim, foi investigado por irregularidades praticadas na contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda pela Infraero.

INDÍCIOS COLHIDOS NOS AUTOS DA CPI

Das suspeitas de suposto enriquecimento ilícito

O Conselho de Atividades Financeiras – COAF recebeu, em decorrência do disposto no art. 14 da Lei nº 9.613/98, informação acerca de operação imobiliária atípica realizada por Adenauher Figueira Nunes, que efetivou parte do pagamento em espécie.

Por conseqüência, a Controladoria Geral da União instarou o Processo Administrativo nº 00190.011097/2004-98 para proceder aos levantamentos preliminares.

Após a realização desses levantamentos, determinou-se a instauração de Sindicância Patrimonial para apuração de possível evolução

patrimonial incompatível com os recursos e disponibilidades do servidor envolvido (Portaria nº 413 de 04.07.06).

Em seguida, instaurou-se o respectivo Processo de Sindicância com o objetivo de apurar os fatos constantes do prévio Processo de Sindicância Patrimonial (Portaria nº 681 de 14.09.06).

Após diligências, oitivas de testemunhas, análise documental e inquirição do sindicado, a Controladoria Geral da União constatou os seguintes fatos:

- O Sr. Adenauher Figueira Nunes, empregado público dos quadros da INFRAERO desde fevereiro de 1974, ocupa o cargo de Diretor Financeiro da INFRAERO desde janeiro de 2003;

- Foram pagos cerca de R$ 187.849,20, em espécie, para aquisição do imóvel;

- O Sr. Adenauher Figueira Nunes despendeu cerca de R$ 683 mil, num período de 04 anos, para aquisição do imóvel;

- O Sr. Adenauher Figueira Nunes tinha cotas das empresas BARC Music e BARC Turismo;

- O Sr. Adenauher Figueira Nunes não havia declarado ao Fisco, antes de efetuar duas declarações retificadoras, o recebimento de pagamentos pela saída das empresas em que era sócio;

- O Sr. Adenauher Figueira Nunes não reunia condições financeiras para efetuar os pagamentos do imóvel, caso não comprovasse o efetivo recebimento dos valores que alega que recebeu pela venda de sua parte nas empresas em que era sócio;

- Os valores que o Sr. Adenauher Figueira Nunes alegou que recebeu pela venda de sua participação nas empresas não transitaram pelas contas correntes dele;

- Inexistência de documentos, a exemplo de recibos, notas promissórias etc, que atestem o recebimento dos valores;

- O suposto comprador da participação do Sr. Adenauher Nunes, após diligências efetuadas pela comissão de sindicância, não reunia condições financeiras para realizar a operação;

- O Sr. Adenauher Nunes omitiu deliberadamente nas declarações de renda entregues à INFRAERO os valores supostamente recebidos pela venda de sua participação nas empresas em que era sócio.

Ante todos esses fatos, a Comissão de Sindicância entendeu existirem indícios suficientes de que o Sr. Adenauher Figueira Nunes:

a) *não obstante tenha retificado suas declarações de imposto de renda, não recebeu efetivamente qualquer quantia do Senhor Luiz Gustavo de Andrade, uma vez que este não reunia condições para tanto, bem assim, pelo*

fato de o Sindicado não ter demonstrado tais pagamentos por documentos idôneos, ou seja, por meio de recibos ou notas promissórias;

b) *prestou de forma deliberadamente inexata declaração de imposto de renda à INFRAERO.*

Portanto, a Comissão de Sindicância entendeu que o empregado público da INFRAERO, Sr. Adenauher Figueira Nunes, cometeu ato ímprobo, na medida em que adquiriu para si, no exercício do emprego público, bem cujo valor é desproporcional à evolução de sua renda, assim como prestou de forma inexata declaração de imposto de renda à INFRAERO.

Das suspeitas de outras irregularidades

A Controladoria Geral da União instaurou outro processo de sindicância (Portaria nº 150, de 23.01.2007) para apurar supostas irregularidades em procedimentos de indicação, pelo Sr. Adenauher Figueira Nunes, de seguradoras e corretoras para atuarem junto ao Instituto de Resseguros do Brasil – IRB em contratos nos quais a INFRAERO figura como interessada.

Tal processo de sindicância teve por motivação sindicância investigativa instaurada no IRB, cujo relatório final concluiu, entre outros pontos, pela existência de indícios de favorecimentos irregulares na indicação de corretoras de resseguros por parte do Sr. Adenauher Figueira Nunes.

Nos termos de depoimento prestado pelo Sr. Adenauher Figueira Nunes em 20.06.2005 no Instituto de Resseguros do Brasil, restou assentado:

Indagado em como surgiu o nome da Assurê e da AON na indicação feita pela INFRAERO, informou que a AON já figurava como corretora de seguros nomeada pela Bradesco e que o Sr. Henrique Brandão fez contato

com a empresa, tendo sido recebido pelo Diretor Financeiro, ora Depoente, e equipe técnica, quando então apresentou suas credenciais e discorreu sobre sua atuação no mercado de seguros e resseguros. (...) Que o Depoente indagou ao Dr. Lídio o que ele achava da AON e da Assurê e que ele elogiou ambas, dizendo tratar-se de duas corretoras com tradição, conhecimento e experiência no mercado; Que o Depoente objetivamente indagou ao Dr. Lídio se nessa linha de ampliação do número de corretoras se essas duas poderiam ser indicadas. Que o Dr. Lídio disse que não haveria óbice, mas ressaltou que a aceitação ou não caberia ao IRB, poi erro o IRB quem nomeava; Que indagado se recordava da data em que houve tal reunião, informou ter sido em maio de 2003; Que ao retornar à Brasília, que levou o assunto ao conhecimento da Diretoria Executiva que entendeu, em face das orientações recebidas no IRB, fazer a indicação das duas corretoras e que assim foi feito; (...) Que indagado se não causou estranheza à INFRAERO o fato de em maio de 2003 a Assurê lhes procurar oferecendo serviçso de corretagem de resseguro, quando sequer estava autorizada a operar, informou que após o contato do Sr. Henrique Brandão, a INFRAERO, na pessoa do Depoente e de sua equipe técnica, procurou o IRB, conforme já relatado anteriormente, tendo o Dr. Lídio, quando perguntado a respeito de ambas as corretoras, elogiado ambas, acrescentando possuírem tradição, conhecimento e experiência no mercado e, após perguntar se a INFRAERO poderia indicá-las, informou que sim, tendo ressaltado apenas que a nomeação efetiva era do IRB;

Nesse procedimento, o Sr. Adenauher Figueira Nunes também foi indiciado pela CGU.

Foi instaurado, igualmente, Procedimento Administrativo nº 1.30.012.000465/2005-50 pela Procuradoria da República no Rio de Janeiro para apurar irregularidades no IRB.

Registre-se, ainda, que o Sr. Adenauher Figueira Nunes consta de outros procedimentos investigativos, a saber:

- Representação nº 1.16.000.002104/2005-56 do MPF – PR/DF, que trata de Relatório de Auditoria na INFRAERO para apurar a regularidade dos contratos de propaganda, publicidade, bens e serviços de informática (TC-012.700/2005-2);

- Procediemento Administrativo nº 1.34.001.006462/2004-29 do MPF – PR/DF, que trata de apuração de irregularidade na contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda (TC020.472/2004-1);

- TC 008.318/2005-9, que trata de fiscalização com o objetivo de verificar a regularidade dos processos licitatórios dos contratos e convênios celebrados pela INFRAERO;

- IPL 04.462/2007-SR/DPF/DF, que trata de apuração de irregularidade na contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda (Representação nº 1.16.000.001793/2005-81).

Das explicações apresentadas por Adenauher Figueira Nunes

Depoimento na Controladoria Geral da União

Em depoimento prestado à Controladoria Geral da União, em 16.07.2007, o Sr. Adenauher Nunes assim se pronunciou:

(...) ingressou nos quadros da INFRAERO em fevereiro de 1974, ocupando o cargo de Diretor Financeiro desde 30 de janeiro de 2003; que atualmente

está afastado cautelarmente, mas continua à disposição da Presidência da INFRAERO.

(...)iniciou os pagamentos referentes ao imóvel em abril de 2002 e que continuou pagando o apartamento, até quitá-lo, no início do ano de 2006. Que os valores empregados na compra do referido imóvel montam em R$ 783 mil, sendo certo que, para pagamento deste imóvel, foi procedida a dação de outro imóvel sito na 310 norte, como forma de pagamento, relativo ao montante de R$ 100 mil. Que a Sra. Maria José auxiliou-o na compra do apartamento até o final do ano de 2002, quando ocorreu a separação do casal. A partir de então, o apartamento foi pago exclusivamente pelo Sindicado.

(...) os demais recursos, excetuando o da dação do referido imóvel, foram obtidos da sua saída e venda de suas cotas da sociedade de duas empresas, a saber, BARC Music e BARC Turismo. Que os valores recebidos da sua saída da empresa BARC Music importavam em 20% do capital da empresa; com relação à empresa BARC Turismo, o depoente acredita que tenha sido no percentual de trinta e poucos por cento.

(...) os valores estipulados como principal, pelo preço da venda da empresa BARC Music, foram fixados em R$ 360 mil, enquanto pela venda da BARC Turismo, os valores do principal foram fixados em R$ 40 mil. Que tais valores foram fixados com base na aferição do preço de mercado que as empresas possuíam.

(...) Em face de tratativas mantidas com o Sr. Luiz Gustavo, resolveu se desligar das empresas no ano de 2001. Que ficou combinado entre o Sr. Luiz Gustavo e o Sr. Adenauher que aquele pagaria pela aquisição das cotas da saída deste, na medida em que tivesse receita, ou seja, ingresso de recursos, conjugado com os compromissos assumidos pelo sindicado. Que os pagementos foram efetuados, sempre em espécie, durante os anos de 2001 até 2005. Que, além do principal, o sindicado recebeu, efetivamente, pela

atualização monetária dos valores anteriormente fixados, entre 2,5 a 3,5% ao mês. Que a precificação dos valores das cotas vendidas e a atualização tomaram como base venda anterior e proposta apresentada pelo outro sócio.

(...) Respondeu que, em face do grau de confiança que existia entre o sindicado e o Sr. Luiz Gustavo, fato que pode ser comprovado pela utilização de dois apartamentos do sindicado para garantia de um financiamento realizado junto ao BNDES, o controle dos pagamentos foi efetuado pelo Sr. Luiz Gustavo, por intermédio de planilha, não havendo nenhuma Nota Promissória que garantisse os pagamentos a serem feitos. Que o Sr. Luiz Gustavo adotou como parâmetro para fixação do montante a ser pago ao sindicado aquele refernte à venda de cotas efetuadas a outro sócio da empresa.

(...) Respondeu que não constaram das declarações inicialmente apresentadas à Receita os valores provenientes da venda de suas cotas das empresas BARC Music e BARC Turismo, uma vez que o sindicado possuia receio de que não recebesse efetivamente o montante devido, que foi diluído por um período compreendido entre 2001 e 2005. Esta postergação perdurou até setembro de 2006, quando o sindicado recebeu a consolidação de todas as informações relativas aos valores. Ressalta, outrossim, que houve necessidade da realização de uma segunda retificadora, para que constassem os valores de atualização dos montantes recebidos. (R$ 725 mil)

Quanto à questão relacionada à suspeita de favorecimento de corretoras de seguros, anexou aos autos, como justificativa e-mail do Instituto de Resseguros do Brasil para a INFRAERO onde é solicitada indicação de corretor de resseguro a ser contratado pelo IRB, período 2007 e 2008.

Da Defesa Técnica apresentada pelo Sr. Adenauher Nunes acerca da indicação de corretoras de seguro

Colacionaram-se alguns argumentos que constaram da Defesa Técnica apresentada, a saber:

> *(2) as justas preocupações da diretoria-executiva da INFRAERO e em especial da diretoria financeira e seus órgãos técnicos auxiliares, com os aumentos expressivos e vertiginosos nos custos das apólices de seguro, tanto de riscos de responsabilidade civil de operação geral de autoridade aeroportuária (RC), como de riscos operacionais (RO), que, devido às magnitudes das coberturas de eventuais sinistros, obrigam o segurador à colocação no exterior de excedentes em retenção internamente, ou seja, tangido o defendente, exclusivamente, por motivações relacionadas com o interesse público, foi que buscou, juntamente com sua equipe técnica, promover junto ao IRB-Brasil Re, as tratativas necessárias com essa específica finalidade: auscultá-lo sobre as possibilidades, que, com justas razões, se entendia ao seu alcance, de concorrer para a redução dos custos financeiros das apólices de seguro (...)*
>
> *(3) a reserva legal de competência exclusiva do IRB-Brasil Re para nomeação de 'brokers' com o fim de colocação no mecado exterior dos excedentes internos de risco das apólices de seguro contratadas no País, reconhecida como válida a práxis de os segurados lhe submeterem, meras indicações, ainda que segurados, não-nominados, pretendessem inverter as regras preestabelecidas, segundo assesta um dos setores do IRB Brasil Re; (...)*
>
> *(6) o próprio credenciamento de empresas de corretagem, então, sob reserva de competência exclusiva do IRB Brasil Re, obedece a critérios próprios, instituídos pela aludida empresa estatal, sem a menor ingerência do beneficiário da apólice, que sempre foi habitual no âmbito do IRB se restringir à simples indicação, vale dizer, sem idoneidade jurídica para vincular aquela estatal, então monopolista dessa atividade negocial, prerrogativa de que nunca, em tempo algum, abdicou; (...)*

(...) simples indicação de empresa de corretagem de resseguro para atuar, com outra já preexistente, na colocação de excedente de risco no mercado internacional de resseguro ao IRB-Brasil Re, cujo credenciamento se constitui encargo exclusivo deste, não induz responsabilidade pelos atos praticados pelos seus administradores ou demais gestores a ele subordinados, cada qual, atuando, rigidamente, no desempenho de suas próprias atribuições funcionais, sem a menor possibilidade jurídica de compartilhamento com estranhos à sua órbita, por expressa vedação legal.

(6) a própria desistência – quase automática – de sua indicação, mediante correspondência endereçada à presidência do IRB-Brasil Re, após a recepção de outra que lhe fora pelo mesmo remetida, advertindo a INFRAERO sobre a prerrogativa que somente cabia àquela estatal, como resseguradora, prover essa nomeação, são provas contundentes e insofismáveis de atuação legítima do defendente, que se põe a salvo de ter incorrido em atos de pressão, ou pior, de vetor para canalização de interesses sencundários, em prejuízo da probidade administrativa.

Da Defesa Técnica apresentada pelo Sr. Adenauher Nunes acerca da operação imobiliária atípica

Igualmente, foram colacionados trechos da Defesa, a saber:

(...) Para se comprovar o contrário, ou seja, que tais relações jurídicas não existiram ou seriam meramente simulativas, ou que se cogitaria de participação societária em empresas simplesmente de fachada, para conferir legitimação aos seus rendimentos adicionais, ou como de resto está consignado de que não houve pagamento algum de cunho indenizatório, como se extrai do Termo de Indiciamento, inculcando-se ao defendente, por meio de meras ilações, a prática de atos de mise-en-scène, indispensável seria contrapor-se elementos materiais probantes suscetíveis de destruir presunção jurídica, estabelecida por lei e não por meio de presunção

hominis, porque a probidade no Estado Democrático de Direito se presume e a presunção de não-culpabilidade é dogma constitucional, ao abrigo do art. 5º, inciso LVII, da Lei Excelsa. (...)

O único déficе probatório nos presentes autos reside na circunstância de não disporem os ex-sócios de documentos de natureza financeira para corroborar o legalmente presumido caráter de onerosidade da cessão e transferência das cotas sociais, como recibos de pagamento, emissão de cheques vinculativos, transferências financeiras entre suas contas correntes, extratos, ou notas promissórias, como sugere o Termo de Indiciamento, demonstrativos diretos da equação financeira, que não é desnecessário enfatizar, é inseparável e indissociável dos atos formais extintivos das relações jurídicas relacionadas às suas participações societárias (...)

Nem por isso, digna Comissão de Sindicância, poderá o defendente ser privado violentamente de se valer de outros meios probatórios, sob parâmetros de absoluta razoabilidade, para demonstrar a liceidade de seu aporte adicional de rendas, como, por exemplo, a prova de natureza analógica, que se baseia no velho brocardo, ubi eadem ratio, ib idem jus, isto é, onde existe identidade de razão, aplica-se a mesma regra de direito, ou na máxima latina, id quod plerumque accidit, segundo o que comumente acontece, ou por elementos de prova indireta, na linha preconizada pelo mandamento legal do artigo 332 do Estatuto Processual do País.

(...) Mutatis mutandi, tem-se que se a capacidade de disponibilidade econômica do ex-sócio só se foi verificando, pari passu, com o efetivo pagamento das parcelas pertinentes ao investimento realizado, pro rata tempore, importa reconhecer que o caso é de aplicação da norma do artigo 105, c/c o disposto no artigo 116, II do Código Tributário Nacional, porque esta é a correta inteligência da norma tributária, à luz dos fatos expostos. (...)

(...) Demais disso tudo, inconcebível qualquer moção de censura ao defendente por haver, de mãos dadas com a Lei, se beneficiado da aplicação de normas da legislação tributária, que lhe conferem o permissivo, como atrás já assinalado, de retificar a qualquer tempo, previamente à ação fiscal do órgão público fazendário competente, correspondente à denúncia espontânea, declarações de ajuste anual do imposto de Renda de exercícios anteriores. (...)

(...) Por derradeiro, convém anotar que só se considera em falta de cumprimento exacional do dever de informação da situação patrimonial, especialmente para caracterização do disposto no art. 13, § 3° da Lei n° 8.429/92, o agente público que incorre em recusa ou falsa declaração, hipóteses aqui não configuradas, conforme já exaustivamente demonstrado.

Do Relatório Final da Comissão de Sindicância quanto ao suposto enriquecimento sem causa

Após a análise da Defesa Técnica apresentada, a Comissão de Sindicância apresentou Relatório Final, que, por oportuno, foram colacionados alguns trechos, a saber:

36. Após exame de toda a documentação constante dos autos da ação de rescisão contratual (processo n° 2004.01.1.081152-7), restou caracterizado, pela própria confissão do Sr. Luiz Gustavo de Andrade, que a empresa apresentava prejuízos, inclusive no ano de 2003, a ponto de os diretores da empresa Barc Music não receberem pró-labore. Frise-se, ainda, que a empresa Barc Music possuía dívida contraída no ano de 1999, no valor de R$ 616.062,00, referente à cédula de crédito comercial obtida junto ao Banco de Desenvolvimento Econômico Social – BNDES, cujo vencimento foi fixado em 15 de agosto de 2004.(...)

42. Com efeito, analisando as informações constantes das declarações de ganhos obtidos nos anos compreendidos entre 2002 e 2006, tanto da pessoa física, quanto das empresas que possui, verificamos que o Sr. Luiz Gustavo de Andrade não apresentava lastro econômico para efetuar tais pagamentos declarados pelo Sindicado (...)

70. Nesse diapasão, não restou demonstrado pelo Sindicado de que forma foram recebidos os valores decorrentes da sua "titularidade dominial de legítimos direitos patrimoniais societários, pelo comprovado investimento de duas empresas privadas, Barc Music e Barc Turismo ..."Não obstante o esforço hercúleo do Sindicado, no sentido de tentar demonstrar que o Sr. Luiz Gustavo de Andrade possuia condições financeiras para efetuar os pagamentos que foram declarados à Receita Federal, a Comissão não pode aceitar como prova inconteste meras alegações sem respaldo fático/legal.(...)

74. (...) Restou comprovado pela Comissão que o Sr. Luiz Gustavo de Andrade não reunia condições de efetuar tais pagamentos, bem assim, o Sr. Adenauher não trouxe aos autos qualquer comprovação documental dos recebimentos de tais parcelas pagas a título de indenização societária. O suposto dinheiro recebido não passou por sua conta corrente, tão pouco há recibos ou notas promissórias que comprovem o alegado pelo Sindicado.(...)

113. Quanto ao mérito da matéria versada nos autos, tem-se que as provas materiais trazidas ao processo são contundentes e comprovam que o empregado indiciado, efetivamente, incorreu em improbidade administrativa, conforme conceito extraído da Lei de Improbidade, por ter adquirido patrimônio incompatível com os seus rendimentos regulares auferidos. (...)

139. No presente processo, a Comissão constatou e comprovou que o Sr. Adenauher não recebeu as quantias que alegou ter recebido do Sr. Luiz

Gustavo, tendo em vista que este não possuía lastro econômico para efetuar tais pagamentos. (...)

140. Portanto, na espécie de que tratam os presentes autos, como o empregado não conseguiu apresentar elementos idôneos que identificassem a licitude da origem dos recursos que ampliaram seu patrimônio tido como incompatível, restou configurada a ocorrência de enriquecimento ilícito e, por conseguinte, de improbidade administrativa. (...)

146. Em conclusão, a Comissão está convicta de que o empregado público Adenauher Figueira Nunes teve acréscimo patrimonial desproporcional a sua renda legitimamente comprovada e, portanto, auferiu enriquecimento ilícito e violou os deveres de honestidade, legalidade e lealdade à INFRAERO, estando incurso nas penas previstas no art. 482, aliena "a", da Consolidação das Leis Trabalhistas, conforme conceitos extraídos da Lei de Improbidade (Lei nº 8.429/92); art. 3º, alínea "b", da Lei 8730/93, e no item 52 do Regulamento de Pessoal da INFRAERO (publicado no DOU nº 59, de março de 1999, pág. 110).

147. Assim, esta Comissão de Sindicância SUGERE aos términos dos trabalhos: a aplicação da penalidade de DISPENSA POR JUSTA CAUSA ao empregado Adenauher Figueira Nunes, pelas razões já expendidas e com base no item 37 da Norma da INFRAERO NI – 4.01/B (ADT): (...)

Em setembro de 2007, o Ministro de Estado do Controle e da Tranparência, Sr. Jorge Hage Sobrinho, após analisar o Relatório Final da Comissão de Sindicância proferiu julgamento, nos seguintes termos:

(...) JULGO a conduta de Adenauher Figueira Nunes, empregado público da INFRAERO, como incurso no art. 482, alínea "a", da Consolidação das Leis Trabalhistas, conforme conceitos extraídos da Lei de Improbidade (Lei nº 8429/92); no art. 3º, alínea "b", da Lei 8730/93; e no item 52 do Regulamento de Pessoal da INFRAERO (publicado no DOU nº 59, de março

de 1999, pág 110), razão pela qual determino a aplicação da penalidade de DISPENSA POR JUSTA CAUSA, com base no item 37 da Norma da INFRAERO NI – 4.01/B (ADT).

Dos depoimentos prestados à Comissão Parlamentar de Inquérito

Presidentes das Comissões de Sindicância

Em reunião realizada em 29.08.2007, os presidentes das Comissões de Sindicância que apuraram irregularidades praticadas pelo Sr. Adenauher Nunes Figueira assim se pronunciaram:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Sobre a evolução patrimonial de Adenauher Figueira Nunes, empregado da INFRAERO processo CGU 00190024036/2006-92. Esse do Adenauher também está com o prazo prefixado para terminar quando?

SR. ALEXANDRE PENIDO DUQUE ESTRADA: Esse tem o prazo fixado até dia 8 de setembro agora. O prazo final da Comissão está fixado na Portaria até o dia 8 de setembro. Então está muito próximo. Inclusive, Excelência, eu fui incumbido hoje pelo Ministro e trouxe para submeter ao crivo da CPI a documentação toda que foi solicitada o compartilhamento daqueles dados sigilosos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ótimo. A origem da sindicância do Sr. Adenauher Figueira Nunes foram informações prestadas pelo COAF?

SR. ALEXANDRE PENIDO DUQUE ESTRADA: Sim, Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): É acerca de imobiliária atípica?

SR. ALEXANDRE PENIDO DUQUE ESTRADA: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Só essa ou outra?

SR. ALEXANDRE PENIDO DUQUE ESTRADA: A apuração relativa ao Sr. Adenauher ela foi iniciada, tendo em vista as informações prestadas pelo COAF que examinando determinada operação imobiliária entendeu que havia uma atipicidade na forma dos pagamentos que foram na aquisição de um determinado imóvel.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Perfeito. Quando começou o trabalho da Comissão de Sindicância?

SR. ALEXANDRE PENIDO DUQUE ESTRADA: Esse do caso Adenauher começou em setembro de 2006, Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Nesse... Quais são os empregados ou ex-empregados da INFRAERO que estão arrolados como sindicados?

SR. ALEXANDRE PENIDO DUQUE ESTRADA: Nesse do Sr. Adenauher é somente ele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ele já foi ouvido?

SR. ALEXANDRE PENIDO DUQUE ESTRADA: Ele já foi interrogado sim, senhor. Esse já está em fase de conclusão também, Excelência. A Comissão está examinando todas as provas que traduz-se em farta documentação, houve necessidade de quebra de sigilo bancário, sigilo fiscal. Então a Comissão tem uma documentação muito grande. Está analisando a defesa e o Relatório já está sendo ultimado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual o grau de relacionamento, se foi apurado isso entre o Sr. Adenauher e a funcionária da INFRAERO, Maria José de Andrade?

SR. ALEXANDRE PENIDO DUQUE ESTRADA: Esse relacionamento, Excelência, ele não fez parte do escopo dessa apuração que está sendo levada a efeito lá no... Na Controladoria acerca de suposto enriquecimento ilícito. Isso não está sendo objeto do processo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ok. Agradeço V.Sª. pelos esclarecimentos. Se V.Exª. me permitir questionar o...

Sr. Luiz Henrique Pandolfi Miranda. Controladoria-Geral da União, processo CGU 00190001970/2007-17. Instituto Brasil de Resseguros S/A, IRB. Qual cargo, função e lotação de V.Sª, por favor?

SR. LUIZ HENRIQUE PANDOLFI MIRANDA: Sou Procurador Federal. Ocupo atualmente a função de Corregedor Setorial na Corregedoria Geral da Controladoria-Geral da União.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual a data do início dos trabalhos da Comissão de sindicância em relação ao IRB? E qual a origem, qual a motivação desses trabalhos?

SR. LUIZ HENRIQUE PANDOLFI MIRANDA: A Comissão de Sindicância iniciou seus trabalhos em 24 de janeiro deste ano, e a motivação para instauração dessa sindicância foi o relatório final de uma Comissão de Sindicância concluída no âmbito do IRB que apontou indícios de irregularidades e indicações de corretores de resseguros por parte do Diretor-Financeiro da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quem era o Diretor-Financeiro da INFRAERO?

SR. LUIZ HENRIQUE PANDOLFI MIRANDA: Adenauher Figueira Nunes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Muito bem. Eu não vou perguntar mais porque... Quando é que V.Sª. termina esse... Essa sindicância?

SR. LUIZ HENRIQUE PANDOLFI MIRANDA: O prazo estipulado na Portaria do Sr. Ministro de Estado e Controle e Transparência foi 24 de setembro desse ano.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Há outros sindicados além do Sr. Adenauher?

SR. LUIZ HENRIQUE PANDOLFI MIRANDA: Há. Há outros sindicados. Eu só pediria desculpas a V.Exª no sentido de que como a convicção da Comissão ainda não está pronta, no sentido de quem seria os culpados ou não, resgatando a honra e a imagem dessas pessoas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Perfeito. Mas há indicação, levantamento diz em tese solicita apuração de que teria sido favorecida as corretoras: ASSURÊ ADMINISTRAÇÃO E CORRETAGEM LTDA. e AON HOLDINGS CORRETORES DE SEGURO LTDA. Essa acusação?

SR. LUIZ HENRIQUE PANDOLFI MIRANDA: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Eu vou aguardar a conclusão. Muito obrigado, agradeço a V.Sª.

Sr. Adenauher Figueira Nunes

Em reunião realizada no dia 18.09.2007, a CPI inquiriu o Sr. Adenauher Figueira Nunes. Registram-se alguns trechos do depoimento prestado, conforme se segue:

Quanto à aquisição do imóvel

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. adquiriu o imóvel situado na SQN 311, Ed. Ari Cunha, unidade 104. Correto?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Correto, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. iniciou o pagamento do imóvel em 2002 e o quitou em 2006. Correto?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Correto, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. despendeu a quantia de 783 mil reais nesses quatro anos para a compra do imóvel. Correto?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Correto, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. efetuou diversos pagamentos em espécie para a aquisição do imóvel enquanto Diretor da INFRAERO. 187 mil, 849 reais e 20 centavos.

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Correto, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. era sócio das empresas BARC(F) MUSIC e BARC(F) TURISMO. Correto?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Correto, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. saiu da sociedade em 2001 correto?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Final de 2001, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. acertou com seu sócio, o Sr. Luis Gustavo Andrade, que receberia 360 mil reais pela participação na BARC(F) MUSIC e 40 mil na BARC(F) TURISMO.

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Valores principais fora atualização, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. acertou com seu sócio que os pagamentos ocorreriam na medida que ele viabilizasse a entrada de recursos na empresas, correto?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Correto, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. saberia nos dizer se houve alguma outra fonte de recursos que o seu sócio utilizou para pagá-lo?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Alienação de ativos de propriedade dele, titularidade dele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. teria algum comprovante dessas operações?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Todos os documentos concretos, as provas concretas que estiveram ao meu alcance, me foi possível levantar, eu entreguei à CGU. Que comprovam de forma robusta o suporte financeiro do meu ex-sócio para fazer esses repasses financeiros efetivados, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. afirmou que os pagamentos ocorreram entre os anos 2001 e 2005 e foram sempre em espécie, correto?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Correto, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. afirmou que esses valores não transitaram em suas contas correntes.

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Correto, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. afirmou que não detêm nenhum recibo que comprove tais pagamentos.

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Na verdade, a minha relação jurídica com o meu ex-sócio ela sempre se pautou em bases estritamente fiduciárias. Realmente há uma mútua recíproca confiança entre nós. O que me levou inclusive a aportar os meus dois imóveis, o único patrimônio que eu possuía à época para servir de garantia ao financiamento obtido para viabilizar esse negócio.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Nem a existência de notas promissórias V.Sª.--

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Os pagamentos eram feitos através de uma espécie de planilha que ficava... Que ficou com o meu ex-sócio. Era assim que eram feitos esses pagamentos. E o controle também, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Na INFRAERO os pagamentos eram feitos segundo a lei.

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Eu não entendi, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Na INFRAERO os pagamentos eram feitos em espécie... Eram feitos de acordo com a lei.

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Seguindo a legislação própria, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Sem esses comprovantes V.Sª. teria condições de realizar a compra do imóvel?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Sem esses pagamentos, sem esses rendimentos adicionais ficaria mais difícil para realizar. Poderia realizá-lo em forma de financiamento mais dilatado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Nos autos que nós tivemos acesso V.Sª. tem consciência de que o seu ex-sócio, pelas contas, ele não reunia condições financeiras para efetuar os pagamentos pela compra de suas participações nas empresas?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Senador, pelos documentos que levantei, me foi possível as provas concretas me foi possível levantar e que entreguei na CGU, mostra o contrário. Outra coisa, a empresa BARC(F) TURISMO, uma empresa que teve uma movimentação expressiva no período não foi considerada nessa, creio eu, nessa análise para a formação desse convencimento pessoal dos agentes públicos, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. omitiu inicialmente em suas declarações de renda as vendas de suas participações nas empresas. Correto?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Senador, eu peço vênia a V.Exª para substituir o omitiu por postergar. Na verdade houve uma postergação. Até porque os pagamentos não se deram de um só jato, instantaneamente. Mas ocorreram de forma diferida ao longo de mais de quatro anos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas V.Sª. retificou sua declaração em 4 de setembro de 2006.

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: E depois também para incluir os valores referente à atualização, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Em 31 de janeiro de 2007.

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Correto, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Por que é que V.Sª. não declarou e ficou declarando... Teve que fazer as retificações?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Na verdade, a declaração foi feita inclusive pelo contador, os valores foram passados pelo meu ex-sócio, e ele passou o valor de 400 mil. O valor principal. Na verdade passou um valor até menos. Trezentos e poucos mil. 320 poucos mil se não me engano. Depois quando tomei conhecimento de que havia faltado então a parte relacionado à atualização, solicitei que fosse feito então o complemento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. omitiu deliberadamente nas declarações de Imposto de Renda entregues à INFRAERO para fins de comprovação de bens os valores supostamente recebidos dos seus sócios.

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Excelência, volto a afirmar. Não houve omissão, houve uma postergação até porque esses pagamentos não ocorreram de forma instantânea, de um só jato, mas diferidos ao longo de mais de quatro anos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. foi indiciado pela Controladoria-Geral da União?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Nesse caso, por variação patrimonial, sim. E já apresentei a minha defesa.

Quanto à indicação de seguradoras

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª., eu perguntaria, a Controladoria-Geral da União instaurou outro processo de sindicância... A Controladoria-Geral da União instaurou outro processo de sindicância Portaria nº. 150 de 23 de janeiro de 2007 para apurar supostas irregularidades em procedimentos de indicação feitos por V.Sª. de seguradoras e corretoras para atuarem junto ao Instituto de Resseguros do Brasil, o IRB, em contratos os quais a INFRAERO figura como interessada. Isso é verdadeiro?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Na verdade foram apenas corretoras, Senador.

SR. PRESIDENTE SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP): Poderia detalhar um pouquinha essa parte do seguro?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Eu gostaria, Senador. Essa problemática de seguros é algo que já vinha se arrastando há muito tempo na empresa, após os atentados terroristas perpetradas contra a soberania dos Estados Unidos, as nossas apólices de seguro tiveram um aumento vertiginoso. Isso é comprovado por correspondências da INFRAERO desde 2001, inclusive eu trouxe aqui, pretendo juntamente com a peça de defesa fazer entregue a esta Comissão, em que é mostrada a insatisfação, diria até mesmo a irresignação da Diretoria diante desses aumentos vertiginosos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Deixa eu perguntar a V.Sª.. Esse processo de sindicância teve por motivação uma outra sindicância investigativa instaurada no IRB, cujo Relatório final concluiu entre outros pontos pela existência de indícios de favorecimentos irregulares na indicação de corretoras de resseguros por parte de V.Sª.. Isso é correto?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Não é correto, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O Relatório--

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: O Relatório sim. Mas eu diria que não houve atentado algum aos princípios da motivação da impessoalidade, do interesse público. Nem favorecimento a quaisquer empresas. Houve sim--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Essas corretoras seriam a ASSURÊ ADMINISTRAÇÃO E CORRETAGEM LTDA? E a AON HOLDINGS CORRETORES DE SEGURO LTDA?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Correto, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual a participação de V.Sª. no procedimento de indicação dessas corretoras?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Pois não. Como afirmei anteriormente, houve sim uma rígida observância às normas, em especial o princípio da eficiência. Em meados de 2003, diria creio que em maio, eu devidamente designado pela Diretoria Executiva eu tenho inclusive cópia das atas das reuniões--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. poderia juntar? V.Sª. também já depôs lá na Controladoria-Geral da União esse...

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Correto, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Poderia também juntar a cópia desse depoimento?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Em seguida farei isso aí, Senador. Mas se me permitir, eu gostaria rapidamente explicar. Então compareci

devidamente autorizado pela Diretoria Executiva ao IRB, e isso investido das minas atribuições estatutárias, porque parte de seguros--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quem fazia parte da Diretoria? V.Sª. poderia repetir? O Sr. Carlos Wilson...

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: O Sr. Carlos Wilson, o Dr. Adelmar Sabino, inclusive numa das atas consta ele próprio fazendo a ressalva de que a minha ação teve conhecimento da Diretoria Executiva.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Fernando Brendaglia.

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: O Dr. Fernando Brendaglia, o Dr. Brigadeiro Veiga, Dr. Nelson Ribeiro, se não me engano... Não. Já não era mais. Drª. Eleuza e...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. foi indiciado já nesse procedimento lá?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Foi feito o indiciamento, sim. E também já apresentei a defesa que é essa que vou entregar a V.Exª.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Perfeito.

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Mas se o senhor me permitir eu gostaria de explicar rapidamente o que aconteceu em relação a esse assunto IRB.

Então compareceu ao IRB acompanhado da minha equipe técnica, foi o Superintendente Financeiro meu Assessor e mais a Coordenadora de Seguros e de Importações--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. poderia dar os nomes do Assessor e da...

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Alfredo Honório, Assessor, Joselino Araújo, Superintendente, e Luciene a coordenadora. Fomos então recebidos pelo Dr. Lídio Duarte. Apresentei a ele então toda a problemática, falei a situação em que me encontrava lá determinado que fui pela Diretoria Executiva, e a orientação recebida de que nós poderíamos ampliar o número de corretoras.

Então, na ocasião ele inclusive lembrou que a corretora de seguros, uma era a EIUOL(F), já estava lá credenciada pelo próprio IRB, e a outra se não me engano é PWS ou GAI CARPER(F), uma coisa assim. Eu falei para ele, mas é justamente com essa aí que o nosso seguro só tem aumentado as nossas apólices. Ele falou: Não, vocês podem ampliar o número de corretoras. Eu disse: Bem, o que é que o senhor acha dessa EIUOL(F), a EIUOL(F) que já estava. E dessa ASSURÊ--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O senhor disse isso para quem?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Para o Dr. Lídio Duarte. Ele disse, olha... Elogiou ambas, disse que se tratava de corretoras com tradição, isso inclusive foi testemunhado, foi... Na CGU por essas pessoas que... esses membros dessa equipe que me acompanhou, e eu digo: Então nessa linha poderiam ser essas? Ele informou que sim, que não haveria problema nenhum. Mas ressalvou que cabia ao IRB aceitar ou não a indicação. Uma vez que competia ao IRB a nomeação de corretores de resseguros. Falei: Olha, não tenho problema nenhum. A nossa única preocupação é de reduzir o custo das apólices. Retornei a Brasília, levei o assunto a Diretoria Executiva e procedemos conforme orientado. Em relação ao IRB foi isso. Posteriormente, já em 2004, recebemos uma correspondência em que estranhamente eles lembravam que a nomeação era de competência

exclusiva do IRB. De pronto, no dia 16, isso é do dia 14 essa correspondência, de pronto que chegou no dia 15, dia 16 mandamos uma correspondência pedindo então para desconsiderar. Não houve nenhuma pressão, nenhuma insistência. E em seguida no dia 17 mandamos uma outra correspondência historiando todo o fato. Isso 17 de dezembro de 2004, muito antes desse assunto vir à baila. Historiando todo o fato e lembrando que o que foi feito foi feito por orientação deles e com a concordância deles. Tenho cópia, está tudo aqui, vou passar também à Comissão.

E mais estranhamente, Senador, esse assunto de... Mais estranhamente é que chegou agora com data do dia 20, do dia 24 de agosto de 2007 o IRB pedindo então para que fosse feito indicações de corretores. Quer dizer, o assunto, a prática perdura, persiste até hoje. Está aqui. Inclusive eu pedi para que fosse anexado aos autos do processo.

Então, o que aconteceu em relação ao IRB foi isso. Outra coisa--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Essa documentação V.Sª. também...

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Por favor. Foi uma tenaz busca pela redução dos prêmios das apólices, e respeitando no caso das indicações tiveram mais um caráter de sugestão, porque a competência legal de nomeação é do IRB que não é delegável. Não é terceirizada. E de forma que estou respondendo, nos autos do processo constam documentos fartos mostrando tudo isso.

Não conhecia o proprietário de nenhuma dessas corretoras que foram indicadas. Não mantenho nenhuma relação com eles, de forma que era isso que eu tinha a acrescentar.

Agora, eu tenho mais aqui...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mais o quê? Por favor.

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: E tem mais, nós conseguimos, mesmo no caso de riscos operacionais, que é o seguro de bens patrimoniais, mesmo com o aumento dos valores em risco nós conseguimos interromper essa curva sempre ascendente, e inclusive com redução de valores também está aqui. Cópia das atas também estão aqui. E depoimentos do próprio IRB e que é indicado que essa prática de... Demonstrado que a prática de indicação era algo corrente realmente naquele instituto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Perfeito. Agradeço a V.Sª.

Quanto à participação na contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual a participação de V.Sª. na celebração do contrato com a FS3?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Por uma deliberação da Diretoria Executiva, Senador, fui designado também em função de uma exigência estatutária para assinar o contrato em conjunto com o Diretor proponente no caso o Diretor Comercial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quem era?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Dr. Fernando Brendaglia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E na execução do referido contrato, V.Sª. tinha alguma participação?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Nenhuma, Senador.

(...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Houve intenção da Diretoria Comercial da INFRAERO em prorrogar o contrato com a FS3?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Foi proposto, sim. A proposta a essa prorrogação. Tive conhecimento de que o termo aditivo estava sendo negociado pelo Dr. Tércio, como Diretor Comercial, e posteriormente chegou também ao meu conhecimento um termo aditivo com a exclusão da cláusula de bônus. Inclusive, solicitaram que eu assinasse esse termo aditivo com a retirada do bônus.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): No valor de quanto o contrato?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Eu não me lembro, Senador. Esse termo aditivo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quem solicitou foi o Dr. Tércio.

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Não. O Dr. Wellington Moura. Então falei: "Olha, vou conversar com o Presidente porque eu não tenho nenhuma responsabilidade formal ou material com aquisição desse software".

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas V.Sª. assinou o primeiro sem qualquer contestação.

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Porque fui designado pela Diretoria Executiva. Então conversei com o Presidente--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E nesse caso V.Sª. exigiu novamente que fosse designado.

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Não. Aí eu conversei com o Presidente, ponderei com ele. "Olha, Presidente, esse é um assunto exclusivo da área comercial que tem o Diretor, tem o Superintendente... Agora, para vir de novo para que eu assine... Outra coisa, eu estou carregado aqui de coisas que eu tenho assinado por deliberação da Diretoria - até porque eu era um dos diretores que mais permanecia na Casa - Então eu sugiro ao senhor, a substituição do meu nome até pelo próprio Superintendente da Área Comercial. Como é um termo aditivo, que se leve à reunião da Diretoria Executiva que seja designado para assinar com o Diretor ou Superintendente".

Bem, o Presidente, nessa ocasião estava presente o Diretor Comercial, Dr. Wellington Moura, e também o auditor. Brigadeiro J. Carlos então determinou ao auditor que fosse feita uma perícia técnica no contrato.

Então, isso é o que realmente aconteceu em relação a esse último termo aditivo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Muito bem. Então o primeiro V.Sª. foi designado e assinou.

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: O instrumento original.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Isso. E o segundo V.Sª. não quis assinar e sugeriu que fosse outro.

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Excelência, não é bem assim. Eu ponderei com o Presidente para que eu fosse substituído, até por se tratar de um assunto exclusivamente da alçada da Diretoria Comercial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas também o primeiro era, não?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Era, mas acontece que o primeiro eu fui designado pela Diretoria em situações diferentes. Foi levado-- [interrupção no áudio]

SR. PRESIDENTE SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP): Som lá.

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: A diferença que quando foi proposto o tema--

SR. PRESIDENTE SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP): Houve imposição do Presidente para que o senhor assinasse?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Em absoluto. Em primeiro caso, não senhor. No caso a escolha era aleatória.

SR. PRESIDENTE SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP): Mas se era fora da sua área...

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Sim. Mas era aleatória. É que contratos que obriguem a empresa estatutariamente a uma exigência estatutária que seja assinado pelo Presidente e pelo Diretor proponente ou por quem o Presidente indicar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Esse contrato foi assinado pelo Sr. Carlos Wilson juntamente com...

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Não senhor. Foi assinado pelo Dr. Fernando Brendaglia e por mim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas por quê? O Presidente é obrigado a assinar?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Não senhor. Mas ele pode também delegar. Existia à época um ato administrativo em que nesses casos poderiam ser designados pela Diretoria Executiva dois diretores para assinar o contrato. E foi o que aconteceu. Designado o próprio Diretor proponente e mais um outro Diretor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual a razão do Presidente não querer assinar o ato?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Desconheço, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. assinou vários outros contratos nessa situação?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Eu não diria vários. Assinei dois ou três nessa situação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quais outros?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Teve um de publicidade que eu assinei.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Com qual empresa?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Acho que foi na NEW LARA(F), se não me engano. E teve um outro contrato também que eu me lembre e teve mais um outro contrato. Agora, o que eu gostaria de aduzir é que outros diretores também assinaram nessa mesma situação contratos que não diziam respeito às suas áreas de atuação.

Então, essa escolha era uma escolha aleatória. No momento então em que era feita a exposição do assunto--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O Sr. Wellington então quis prorrogar menos o bônus. Ou seja, 20 milhões de reais.

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Ele estava sendo negociado, na verdade ele retomou as negociações que já vinham da época do Dr. Tércio, com relação a prorrogação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas qual valor? Essa do Dr. Tércio era um milhão e quatrocentos por mês.

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Eu desconheço porque eu não tive realmente participação. Então eu não--

SR. PRESIDENTE SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP): Essas coisas a Diretoria não sabia de nada? Só quem fazia o negócio. Era sigiloso?

SR. ADENAUHER FIGUEIRA NUNES: Não é, Senador. É que é uma Diretoria Executiva. Então o assunto realmente fica circunscrito à própria Diretoria. Por isso que eu digo, formal e materialmente em todos os seus aspectos técnicos, financeiro e tudo que pertine a esse assunto, é de responsabilidade da área proponente. No caso a área comercial.

Do Resultado Final da Sindicância CGU – Processo nº 00190.010010/2007-48

A Controladoria - Geral da União remeteu a esta Comissão Parlamentar de Inquérito o relatório final do Processo nº 00190.010010/2007-48, bem como a decisão do Exmo. Sr. Ministro de Estado do Controle e da Transparência, Jorge Hage Sobrinho.

O processo foi instaurado para investigar eventuais irregularidades na contratação entre INFRAERO e FS3, bem como na

suspensão do contrato, e também para apurar as denúncias feitas contra empregados da INFRAERO de favorecimento pessoal e recebimento de propina.

Incluiu-se ainda como objeto de investigação a contratação de adesivagem, com intuito de beneficiar a empresa Aeromídia Publicidade Ltda, em relação aos portões de 1 a 7 do Aeroporto de Brasília, fazendo contratação direta, quando havia mais interessados, e por valor abaixo do preço de mercado.

Nos termos do Relatório final da CGU, o Sr. Adenauher Figueira Nunes, Diretor Financeiro e funcionário designado para responder pela Diretoria Executiva perante o processo de contratação com a FS3, atuou de forma desidiosa ao não analisar os documentos que o embasavam, possibilitando a celebração do contrato, não obstante a inexistência da documentação necessária.

Baseado nas conclusões da Comissão de Sindicância iniciada através da Portaria da CGU nº 447, de 16 de abril de 2007, publicada no DOU de 18.04.2007, e nas recomendações da Assessoria Jurídica da Controladoria-Geral da União, contidas no Parecer nº 301/2007 ASJUR/CGU/PR, DECIDIU:

Pela aplicação de pena de demissão por justa causa , por estarem incursos no art. 482, 'a', da Consolidação das Leis do Trabalho (que aplica tal penalidade a ato de improbidade praticado pelo empregado), c.c. art. 39, 'c', da Norma Interna 4.01/B da INFRAERO, aos seguintes empregados:

a) (...)

d) ADENAUHER FIGUEIRA NUNES; (...)

Dos sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito

Nos termos das declarações de imposto de renda, o Sr. Adenauher Figueira Nunes apurou "ganhos de capital", entre os anos calendário de 2003 a 2005, da ordem de R$ 517.230,90. Tais valores são referentes a supostas alienações a prazo de participações societárias ocorridas no ano-caledário de 2001 das empresas Barc Turismo Ltda e Barc Music Ltda.

Todavia, os dados disponíveis na Secretaria da Receita Federal demonstram que, em tese, o Sr. Adenauher Figueira Nunes não dispõe de capacidade econômica para suportar as aduzidas aquisições.

Diagrama constante de volume anexo a este Relatório traz o relacionamento bancário do Sr. Adenauher Nunes. Referido diagrama explicita o número de transações financeiras e o montante em reais movimentado nas respectivas operações (Diagrama 28).

As operações realizadas com a participação de "depositante desconhecido" ou "favorecido desconhecido", na sua quase integralidade, decorrem de recebimento de proventos, aplicações e resgates financeiros. Tal metodologia foi aplicada para permitir o cruzamento das informações.

O sigilo bancário, até o momento disponibilizado a esta Comissão Parlamentar de Inquérito, confirmou que, realmente, as supostas alienações alegadas pelo Sr. Adenauher Figueira Nunes não transitaram por suas contas correntes.

Quanto ao sigilo telefônico, até o fechamento deste Relatório, não havia sido disponibilizada informação alguma para análise desta Comissão de Inquérito.

NECESSIDADES IDENTIFICADAS

Faz-se necessário perquirir acerca do efetivo pagamento ao Sr. Adenauher Figueira Nunes pela venda da participação dele nas empesas BARC Music Ltda e BARC Turismo Ltda. Tal comprovação é fundamental nesse procedimento investigativo, e deve ser feita com base em documentação que permita concluir que os recursos efetivamente foram disponibilizados ao Sr. Adenauher Figueira Nunes.

Ademais, compartilhar os sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito com o Departamento de Polícia Federal e o Ministério Público Federal é fundamental para o prosseguimento das investigações.

ADILSON JOSÉ DA SILVA

IRREGULARIDADES INVESTIGADAS

Na condição de empregado de representante de concessionário de mídia aeroportuária da INFRAERO, é suspeito de ter participado em operação fraudulenta que supostamente envolveria a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos – EBCT, a empresa SÁ Publicidade Ltda, a empresa Aeromída Publicidade Ltda (Arte Múltipla Empreendimentos Ltda) e a INFRAERO.

INDÍCIOS COLHIDOS NOS AUTOS DA CPI

Das suspeitas colhidas nos autos da Comissão de Inquérito

Conforme Termo de Declaração prestado pela Sra. Silvia Pfeiffer no Inquérito Policial – IPL 702/06-SR/DPF/PR, a EBCT haveria liberado irregularmente R$ 1.200.000,00 no final do ano de 2006 à Agência Giovanni FCB S/A para veiculação de anúncios em espaços aeroportuários concedidos à empresa Aeromídia, todavia intermediados pela empresa Sá Publicidade Ltda.

Tal irregularidade residiria no fato de que o contrato entre a EBCT e a agência de publicidade Giovanni, à época da veiculação dos anúncios, já haveria expirado.

Acrescentou, ainda, que o valor repassado pela Aeromídia à INFRAERO foi bem inferior ao repassado pela EBCT à agência Giovanni e que, portanto, haveria ocorrido desvio em favor de pessoas da própria anunciante. Segundo Pfeiffer, tais informações foram repassadas a ela pelo Sr. Adilson Silva, empregado da empresa Sá Publicidade Ltda, representante

exclusivo da Aeromídia no mercado de Brasília, e responsável pela negociação junto à EBCT.

Para comprovar o que estava a afirmar, Pfeiffer juntou aos autos fita que revela conversa mantida por ela com o Sr. Adilson Silva sobre o episódio.

Registre-se que a Procuradoria da República no Distrito Federal, por intermédio do Procedimento Administrativo nº 1.34.001.006462/2004-29, tem os registros desse fato. Ademais, a Comissão de Inquérito solicitou à Polícia Federal que procedesse à apuração da denúncia.

Das explicações apresentadas por Carlos Alberto Carvalho

O Sr. Carlos Alberto declarou que a empresa Aeromídia, por conta do contrato firmado, recebeu efetivamente R$ 182.640,00, sendo que, desse valor, R$ 70.200,00 foram repassados à INFRAERO e R$ 36.528,00 foram pagos à empresa Sá Publicidade Ltda. Para tanto, juntou aos autos as respectivas notas fiscais.

Asseverou, todavia, que se houve saída financeira da EBCT incompatível com os documentos que apresentou, tal negociação se deu sem a participação da empresa Aeromídia.

Dos documentos apresentados pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos - EBCT

A EBCT informou que todas as ações publicitárias realizadas pela Agência Giovanni FCB S/A foram autorizadas até a data de 14.12.2006, prazo final de vigência do contrato nº 12373/03.

Ademais, conforme solicitado pela Comissão de Inquérito, encaminhou relação das faturas recebidas a partir de 01.10.2006, bem como cópia dessas faturas e dos respectivos pedidos de inserção.

Nesse período, após análise efetuada, verificou-se que foi faturado cerca de R$ 12 milhões.

Dos documentos apresentados pela empresa SÁ PUBLICIDADE LTDA

O Sr. Adilson Silva, além de juntar documentos relativos ao contrato firmado pela intermediação de espaços publicitários para a EBCT, encaminhou cópia de Termo de Depoimento prestado na Controladoria Geral da União, onde afirmou que, pela intermediação de anúncios no aeroporto de Brasília nos meses de novembro e dezembro de 2006, a empresa Sá Publicidade Ltda emitiu fatura para a Aeromídia correspondente a 20% do valor da venda (R$ 45 mil cada mês).

Ademais, nesse mesmo Termo, asseverou que a conversa que manteve com a Sra. Pfeiffer, e que foi por ela gravada, não correspondia à verdade.

Dos depoimentos prestados à Comissão Parlamentar de Inquérito

Sra. Silvia Pfeiffer

Em reunião realizada em 21.06.2007, a Sra. Silvia Pfeiffer assim se pronunciou acerca da atuação de Adilson Silva:

> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem é a pessoa?*

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Adilson Sá da empresa SÁ PUBLICIDADE que também tem um contrato muito irregular dos Correios com a AEROMÍDIA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Tem contrato com a AEROMÍDIA, empresa que era da senhora?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E desde quando tinha esse contrato?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Do Duda? De 2004 a 2007.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E a AEROMÍDIA? Como é que a AEROMÍDIA entrou nesse contrato do Correio?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Apresentou um projeto. Ah, dos Correios?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): É...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Esse é um contrato que na época a empresa, agência ela tinha conta dos Correios. Mas perdeu em novembro. E, então, não poderia contratar nenhum tipo de publicidade. E contratou da AEROMÍDIA três meses de publicidade no Aeroporto de Brasília e do Galeão e pagou um milhão e 200.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E disso quanto foi pago por fora a alguém? Se foi.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Segundo Adilson Sá foi pago uns 30%, mais ou menos, para um dos diretores dos Correios.

ela mesma, então, eles vão ficar, vão reproduzir e mandar uma outra via e dos documentos entregues da mesma forma, serão devolvidos e ficaremos com a cópia.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Aqui está o cadastro da SÁ PUBLICIDADE, é uma empresa de Brasília, também é um documento. Esse aqui é um... É um fax aonde comprova também o pagamento de BV que é Bonificação por Volume que também é irregular pela própria agência de publicidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Qual agência?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: GIOVANI, Brasília.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Também tem contrato irregular?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Foi o contrato dos Correios que foi contratada, ela tinha, ela perdeu a conta dos Correios em dezembro e fechou um contrato com AEROMÍDIA nos aeroportos novembro, dezembro e janeiro de 2007. Agora, 2006. Certo?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E esse aqui é ligado a quem e paga a quem? A senhora sabe?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Então, essa é que é ligado a Adilson, na verdade isso é só... eu estou lhe apresentando que é uma cobrança que eles cobram o BV que é Bonificação por Volume, AGÊNCIA GIOVANI, que isso é irregular, isso é proibido.

Então, é o que eles cobram. Mas a GIOVANI, juntamente com a SÁ PUBLICIDADE, AEROMÍDIA nesse contrato dos Correios passaram 30% para o diretor, um dos diretores dos Correios.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito.

Silvia Pfeiffer

Em 10.07.2007, a Sra. Silvia Pfeiffer novamente compareceu à reunião da Comissão de Inquérito, e voltou a comentar acerca da atuação de Adilson Silva nos seguintes termos:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sr. Presidente, eu pediria a V. Exª, se fosse possível, que essa parte da inquirição vai ser em relação a uma fita que a depoente apresentou a essa Comissão e à Polícia Federal. Se a fita estiver audível, Sr. Presidente, eu gostaria que ela pudesse ser reproduzida, uma vez que se trata de conversa particular da Sra. Silvia Pfeiffer, portanto, não está sujeita a sigilo, se pudéssemos ouvir essa fita, porque eu perguntaria em cima da fita. Não está sujeita a sigilo porque é conversa dela, ela que liberou.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Então a presidência autoriza a apresentação da fita.

SRA. SILVIA PFEIFFER: ... eu não estou com essa bola toda não. Adilson, mas como que é a história dos Correios ali? A Giovani que era na época --

SR. ADILSON SILVA: É, ela que era, vai envolver, eles vão ganhar a compra de novo, minha amiga.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Dos correios...

SR. ADILSON SILVA: Vai.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Pois é, mas acontece, o que aconteceu? A ... aí tá, ela vai e intermediou e a Aeromídia, Artemúltipla, aquela bosta lá.

SR. ADÍLSON SILVA: ... é igual esse caso aí.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Mas foi R$ 1.200.000,00 no mês de novembro, dezembro e janeiro.

SR. ADÍLSON SILVA: Exato, mas vai acontecer com você isso também, minha amiga.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Ah, mas não pode isso daí.

SR. ADÍLSON SILVA: Vai acontecer com você.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Rio de Janeiro, simplesmente era R$ 13.000,00, eles estão pagando em garantia mínima, quanto é que eles embolsaram nisso? Vai dizer que foi, é isso que eu não estou entendendo, você falou que eles perderam em novembro, a Giovani perdeu em novembro.

SR. ADÍLSON SILVA: Perdeu a compra em novembro.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Tá, e daí ela não poderia ter fechado novembro, dezembro e janeiro?

SR. ADÍLSON SILVA: Hein?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Ela não poderia ter fechado novembro, janeiro e fevereiro?

SR. ADÍLSON SILVA: Ah, ela fechou, filha, novembro, dezembro e janeiro.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Mas ela perdeu a compra --

SR. ADÍLSON SILVA: Ela perdeu em novembro, então tinha que ser retroativo isso, não podia entrar no meio de dezembro e janeiro, está entendendo?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Ah, eu não entendo desse negócio não, é um superfaturamento, porque --

SR. ADÍLSON SILVA: Por que superfaturamento?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Não, então só se é isso que você fala, eu não estou entendendo também qual é o problema.

SR. ADÍLSON SILVA: Eles liberaram em novembro, ... [ininteligível] novembro, dezembro e janeiro.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Hum-hum.

SR. ADÍLSON SILVA: Você está entendendo?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Estou.

SR. ADÍLSON SILVA: Só que você paga antecipado, porque o contrato deles acabavam, minha amiga. Você está entendendo? O que acontece? O TCU hoje, se for fiscalizar, pega a gente, porque nós tivemos que gerar uma fatura todos os meses, não tivemos? Agora para a Giovani não, só foi uma, só foi uma. Então aí é que eu estou te falando: eu gosto de você, eu não libero porque ... [ininteligível] o seguinte: não me comprometendo a mim, a Giovani, você está entendendo?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Vai cair na mão do TCU.

SR. ADÍLSON SILVA: Mas vai cair, ué, você não falou que vão investigar, que o TCU não está investigando? Então vai cair.

SR. ADÍLSON SILVA: E aí acontece o que? O Correio, você está louco, e os Correios, acontece o que?

SR. ADÍLSON SILVA: Com os Correios? Uai, minha amiga, vai em cima do diretor, vai dar uma merda do caralho, né.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Mas ninguém recebeu propina e nem nada.

SR. ADÍLSON SILVA: ... eu achei que era uma amiga minha, eu ia cumprimentar, eu achei que era a Vânia que trabalhou lá conosco.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Não, porque olha só: eles pagaram por mês de garantia mínima para a INFRAERO, a Artemúltipla lá, a Aeromídia, vamos dizer assim, R$ 100.000,00 por mês. Então são R$ 300.000,00 em três meses e recebeu R$ 1.200.000,00.

SR. ADÍLSON SILVA: Não, mas ela não pagou 20% para a agência? Não pagou os 20% para a agência? Pagou o BV para a agência? Foi tantos por cento de BV isso aí, Silvia. Foi 12%.

SRA. SILVIA PFEIFFER: E o que é que você falou que está assinado na carta --

SR. ADÍLSON SILVA: Que vê o nome de todo mundo, de todos os envolvidos. A Arte, a Giovani e a Sá.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Mas o que tem o Senado a ver com isso que você me falou por telefone?

SR. ADÍLSON SILVA: Ah não, foi ... quando o caso do mensalão, o Presidente do Senado soltou um comunicado [ininteligível], porque dentro dos contratos apareceu lá o nome da Sá Publicidade.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Hum.

SR. ADÍLSON SILVA: O que aconteceu, Silvia? O Presidente do Senado soltou um documento, um comunicado, solicitando a documentação de todos os trabalhos que a Sá Publicidade executou com os Correios, e falando que se a caso a gente negasse qualquer tipo de informação que iria ser feito um cruzamento, desse cruzamento... desse cruzamento aí ia mover uma ação judicial contra a empresa, você está entendendo? Como não tínhamos nada a perder, tiramos todas as cópias. Nós trabalhamos com os Correios e Telégrafos, pegamos a autorização original da Agência, tá, que era SMPB que trabalhava, e pegamos a nossa autorização e encaminhamos para o jornal. Está lá até hoje esse negócio.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Tá, então se não passasse(F) as informações. É isso, né, é essa carta?

SR. ADÍLSON SILVA: Exato, nós passamos, então está em apuração.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Mas o que eu acho assim um absurdo, tudo bem: teve BV, teve a agência envolvida, mas pagou R$ 300.000,00 para a INFRAERO, sendo que recebeu R$ 1.200.000,00, e a INFRAERO, no contrato com a INFRAERO fala que tem..., entendeu, tem 50% --

SR. ADÍLSON SILVA: -- ... tá bom, e te dou lá um ... [ininteligível]. Mas o que eu estou te falando para você, quando você pede, você pede 12% de BV de R$ 1.200.000,00, dá cento e vinte. Quanto você paga mais 20% de agência, só aí já dá o que? R$ 1.200.000,00, mais duzentos, R$ 240.000,00, você está entendendo? R$ 240.000,00. R$ 240.000,00 com cento e vinte, dá quanto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: R$ 360.000,00.

SR. ADÍLSON SILVA: R$ 360.000,00. Mais 20% da SAR(F). Então, você está entendendo? Não ficou esse dinheiro igual você imagina não, não ficou esse dinheiro para eles não.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Eu sei, mas ... é ... --

SR. ADÍLSON SILVA: Eles não devem ter ficado com uns R$ 200.000,00, a Aeromídia, que é dinheiro pra caralho, não vamos --.

SRA. SILVIA PFEIFFER: É lógico.

SR. ADÍLSON SILVA: Não vamos negar não, é dinheiro pra cacete.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Mas é tudo porque o [ininteligível] não podia emitir uma fatura --

SR. ADÍLSON SILVA: Exatamente.

SRA. SILVIA PFEIFFER: De R$ 1.200.000,00 dos Correios. Mas os Correios sabem disso?

SR. ADÍLSON SILVA: Sabem, inclusive eles sabem.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Os Correios sabem disso e autorizaram?

SR. ADÍLSON SILVA: Autorizaram, mas em função para não quebrar o cofre, o TCU, você está entendendo? Para não quebrar o valor do TCU, não levantar nada, nenhum gato por lebre, minha amiga.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Mas [ininteligível], continua, né?

SR. ADÍLSON SILVA: Continua, continua. Mas pegam, pegam, tanto é que os Correios não vai fazer licitação. A licitação dos Correios agora sabe quando é que vai ser? Vai ser em abril, já com o edital total, esse BV mesmo que eles estão pedindo, eles quer que esse BV volta para o Governo.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Ah, dos impostos. Bom, é ... não, tudo bem, têm coisas que eles fazem [ininteligível], mas por trás disso também tem muita coisa que fazem --

SR. ADÍLSON SILVA: Agora se você analisar, em cima de R$ 1.000.000,00, a agência ganhar R$ 360.000,00, Silvia.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Mas alguém lá dos Correios está levando também.

SR. ADÍLSON SILVA: O que?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Alguém dos Correios está levando também, com certeza.

SR. ADÍLSON SILVA: Com certeza, mas são R$ 360.000,00. De R$ 1.000.000,00, a agência ganha R$ 360.000,00, Silvia.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Pois é, e BV, mas isso também não foi proibido?

SR. ADÍLSON SILVA: Hein?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Isso também não foi proibido?

SR. ADÍLSON SILVA: Foi proibido, mas vai continuar a prática, vai continuar a prática, não tem como você impedir isso. Você está entendendo como que é o processo, como é complicado? Não é porque não quer te liberar não, é porque está envolvendo a minha empresa. Se não fosse, minha amiga, estava na sua mão, você pode ter certeza disso.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Eu não quero envolver, imagina, é que eu só tenho interesse que você [ininteligível] e represente [ininteligível], eu tenho interesse em ter os Correios como cliente, a Giovani como cliente, [ininteligível], entendeu, o contrato. Aí é complicado, agora é tudo complicado, né?

SR. ADÍLSON SILVA: É complicadíssimo, porque isso vai acontecer com você, Silvia.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Isso é que eu não entendo, sabe, estava difícil entender na minha cabeça porque que a Giovani não podia ... os Correios não poderiam ter fechado isso em novembro, sendo que a Giovani perdeu a conta, entendeu? Esse dinheiro estava no caixa da Giovani então, dos Correios?

SR. ADÍLSON SILVA: A Giovani tinha esse dinheiro, só que ela não poderia gerar no mês de dezembro, não poderia gerar no mês de janeiro, que isso daí foi um registro de verba que saiu, que foi eles que liberaram isso aí. Agora nós que apresentamos uns valores autos. Se eu apresentasse R$ 300.000,00, era R$ 300.000,00, Silvia. Eu, eu é que preparei a proposta, joguei os valores lá em cima. Como nós preparamos aquela proposta agora de trezentos e poucos mil e tem gente mandando por R$ 36.000,00.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Não, mas isso daí está errado, ou a INFRAERO também está fazendo merda aí, porque, pôxa, passa um preço para um Concessionário lá embaixo e para o outro Concessionário alto, é isso tudo que eu quero que te falar, que tem que resolver na [ininteligível], sabe, porque se isso for verdade, lá do Galeão, que está passando um valor ... mas eu vou falar com o Maldonado, estão passando um valor para um Concessionário --

SR. ADÍLSON SILVA: Quanto que te passaram aquele valor ali?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Eu estou negociando lá com o Maldonado para fazer a parede toda, eu falei: "Maldonado, qual é o preço? Eu vou te apresentar o projeto", ele falou: "olha, me apresenta um preço". Foi o que ele me falou: "me apresenta um preço".

SR. ADÍLSON SILVA: E como que estão vendendo [ininteligível].

SRA. SILVIA PFEIFFER: Ah, aí que eu vou ligar para o Maldonado e vou querer saber disso.

SR. ADÍLSON SILVA: Não, se eles estão oferecendo por R$ 66.000,00, com certeza estão pagando R$ 10.000,00, R$ 12.000,00, Silvia.

SRA. SILVIA PFEIFFER: É por isso mesmo que eu vou ver, porque aí não dá, né? Mas quem que ficou interessado, foi a POLITEC(F) ou não? Ministério do Turismo. Mas aí ele já perguntou [ininteligível]

SR. ADÍLSON SILVA: Já pegou pela Meta 29, ué.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Hein?

SR. ADÍLSON SILVA: Já pegou pela Meta 29, ué.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Já?

SR. ADÍLSON SILVA: Já, já pegou pela Meta 29. Como é que a gente está apresentando ela por trezentos e poucos mil e tem uma oferecendo por R$ 76.000,00?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Mas já fecharam? Nossa, segunda-feira eu vou ver isso, certeza. É o mesmo projeto?

SR. ADÍLSON SILVA: Mesmo projeto, é.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Mas por que tu não falou: não ... mas aí também já tem tanta gente envolvida que [ininteligível]

SR. ADÍLSON SILVA: É o que eu estou te falando: por isso que eu sempre pedi para vocês a transparência, me passa o valor.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Não, esse valor ... até que ... está ... está uns R$ 5.000,00, o pequeno, que estava lá na foto, que a gente levou para fazer o layout. Eu falei: "Maldonado, qual é a garantia mínima disso?", porque o Galeão não tinha plano diretor, saiu agora, ele falou assim: "olha, eu não tenho o valor aqui agora, mas eu acho que R$ 2.500,00, R$ 3.000,00 a

garantia mínima", eu falei assim: "e se eu fizer ele todo?" Ele falou: "eu não tenho idéia, você me apresenta o projeto e me apresenta o valor".

SR. ADÍLSON SILVA: Exatamente. É igual: quanto que você vai oferecer hoje do [ininteligível]. Você está entendendo?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Os pontos, os valores?

SR. ADÍLSON SILVA: É.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Está ali, não está com tudo no --

SR. ADÍLSON SILVA: Nos nossos nós aplicamos uns valores de R$ 40.000,00, R$ 38.000,00, está entendendo?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Se você quiser eu tenho mais ou menos ali o espaço, o que é que é para [ininteligivel] e o que é o valor mensal, entendeu?

SR. ADÍLSON SILVA: Mas você já sabe mais ou menos, está em torno de cinco paus aquilo ali, né?

SRA. SILVIA PFEIFFER: R$ 5.000,00?

SR. ADÍLSON SILVA: É.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Nada, porque tem uma [ininteligível] diferente, é uma loja no saguão, eles têm que oferecer uma garantia mínima também atrativa para o aeroporto.

SR. ADÍLSON SILVA: Não, ele que tem que falar quanto é que quer e você dar a contrapartida.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Não, não.

SR. ADÍLSON SILVA: Agora e se eles te pedem R$ 30.000,00.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Não, daí não, aí eu vou brigar, aí eu vou resolver, por isso que eu vou fechar aqui, olha, porque aí você tem argumentos --

SR. ADÍLSON SILVA: É igual você está falando assim --

SRA. SILVIA PFEIFFER: Vai prestar serviço para --

SR. ADÍLSON SILVA: Quando você for no aeroporto, você analisa bem a altura que é, viu Silvia, porque você está falando em seis metros e lá só tem uns quatro metros de altura.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Então é o pé direito, porque seis metros é básico, porque vai pegar todo o pé direito, vai do teto até ... do chão ao piso; se é quatro metros, é quatro metros; se é seis, é seis; se é doze, vai ser doze metros. Pegamos a base de seis porque é o que a gente tem de informação.

SR. ADÍLSON SILVA: Essa questão aí [ininteligível]

SRA. SILVIA PFEIFFER: Não, eu falo assim, o projeto é de seis metros, mas é o pé direito que vai ter, entendeu? É lógico, é conforme o ... você está entendendo? Então tá bom, então tchau. Na semana que vem que eu te ligo.

SR. ADÍLSON SILVA: Me liga, e eu saindo da reunião segunda-feira [ininteligível] te dou todas as coordenadas [ininteligível] ...

SRA. SILVIA PFEIFFER: Mas fechou já?

SR. ADÍLSON SILVA: ... [ininteligível]

SRA. SILVIA PFEIFFER: Então, é isso que eu estou dizendo: a gente pode negociar diferente. Deixa eu falar com o Maldonado, na segunda-feira eu te ligo. E o Banco do Brasil também, agora com o --

SR. ADÍLSON SILVA: ... [ininteligível]"

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Peço que possamos dar continuidade ao trabalho. A presidência esclarece que a polícia está fazendo a degravação formal do material, o relator já tem parte do conteúdo que lhe interessa em suas mãos, como transcrição do que foi dito, para que a oitiva possa ter continuidade. Não há nenhuma restrição ao acesso de quem quer que seja a tal material porque não é um material que está sob sigilo. Então posteriormente todos terão acesso ao material. Com a palavra o Relator.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sr. Presidente, Sr. Senador, Sra. convidada, Sra. Advogada. Eu pedi, Sr. Presidente, que passasse essa fita, ela está um pouco inaudível, mas na parte que interessa vem confirmar uma parte da conversa travada entre a Sra. Silvia Pfeiffer e o Sr. Adilson Silva, porque ontem, ou melhor, na sexta-feira foi divulgado o resultado da concorrência nº 600 008/2006 da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos. Nessa conversa, como todos puderam ouvir, se prestaram atenção, é dito pelo Sr. Adilson que a Giovani iria ganhar a licitação dos Correios, e ontem saiu o resultado, realmente a Giovani ganhou a licitação de uma das contas. Ela ficou em segundo lugar, mas a 3P Comunicações Ltda., que ficou em primeiro nesse invólucro nº 2, conta 3, acabou fazendo a opção, porque ela também ficou em primeiro lugar numa outra conta, pela outra conta, e a Giovani acabou levando. É óbvio, a Giovani, eu tenho informação também, que ela está impugnada por ter apresentado uma documentação errada, que é sanável e pode haver recurso, mas no mérito a Giovani realmente levou a conta. Então eu queria saber da Sra. Silvia Pfeiffer, primeiro: quem é o Sr. Adilson Silva?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Ele é gerente da Sá Publicidade, é uma agência que está há sessenta anos no mercado de Brasília.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Como é que ele tinha acesso a esse tipo de informação que acabou se confirmando muito depois?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Porque essa agência trabalha só com GDF, então ele tem várias informações, além dessas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): GDF não tem nada a ver com os Correios?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Não, mas ... dos Correios, porque exatamente esse contrato, que foi um contrato irregular, que não poderia acontecer no mês de ... no ano de ... no ano passado, ele já tinha essa informação e me falou até várias vezes, que eu pedia a documentação desse contrato irregular para entregar na Polícia Federal, ele não me passou porque ele falou que eu poderia vir a trabalhar com a Giovani.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone]

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Exatamente, mas isso o senhor não tem, né? Bom, GDF que a Sra. quis dizer, é o Governo do Distrito Federal ou –

SRA. SILVIA PFEIFFER: Governo do Distrito Federal, porque a agência dele é uma agência de publicidade, de mídia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Então tem tinha também acesso --

SRA. SILVIA PFEIFFER: Vários contratos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): -- às informações dos Correios?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Que não ele não tem nada a ver com GDF. Ou a Sra. está falando de GDF como Brasília de um forma geral?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Exatamente, como Brasília.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Porque o GDF, tecnicamente, é o Governo do Distrito Federal. Então vou informar a V. Exª, Sr. Presidente, que a Polícia Federal já, nesse instante, requisita essa documentação, a fita, para fazer um novo inquérito policial acerca dessa licitação. A depoente afirmou à Polícia Federal que, "no que se refere ao contrato irregular feito entre a INFRAERO e a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos - ECT, afirma a declarante que no final do ano passado a conta publicitária da ECT pertencia à Agência Giovani, com sede em São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília. Que a Empresa Giovani perdeu a conta da ECT tendo em vista o término do contrato. Que conteúdo, mesmo sem contrato, a Agência Giovani de Brasília pegou, ou melhor, pagou a Aeromídia exatos R$ 1.200.000,00 a fim de que a Empresa Aeromídia veiculasse o material de propaganda da ECT nos aeroportos de Brasília e Rio de Janeiro. Que o contrato firmado entre a Agência Giovani e a Aeromídia foi de três meses, que foi pago à Aeromidia o valor de R$ 1.200.000,00, sendo que desse valor 50% deveria ser pago à INFRAERO como garantia mínima. Que, contudo, foi destinado à INFRAERO um valor bem aquém, algo não superior a R$ 80.000,00. Que a cláusula de insegurança mínima de 50% é prevista em contrato da INFRAERO com as empresas. Que ficou sabendo desse superfaturamento por meio de Adílson Silva, gerente da empresa Sá Publicidade em Brasília. Que parte do valor superfaturado foi destinado a um dos diretores da Empresa de Correios e Telégrafos em Brasília. Que a declarante não sabe dizer quanto foi destinado a este e nem quem seria tal diretor, mas com certeza aquele que é

responsável por autorizar o contrato. Que a declarante não possui qualquer documento acerca dessa transação, porém, afirma que possui uma fita de uma conversa pessoal que manteve com Adílson Silva em Brasília, onde ele reconhece as irregularidades narradas pela declarante".

A declarante afirmou à CPI, perguntada por mim: E a Aeromídia, como é que a Aeromídia entrou nesse contrato do Correio? Apresentou um projeto. Ah, dos Correios? É, esse é um contrato que na época a empresa agência, ela tinha a conta dos Correios, mas perdeu em novembro, e então não poderia contratar nenhum tipo de publicidade, contratou da Aeromídia três meses de publicidade, no aeroporto de Brasília, do Galeão, e pagou R$ 1.200.000,00. E disse quanto foi pago por fora a alguém, se foi? Segundo Adílson Sá foi pago uns 30% mais ou menos para um dos diretores dos Correios. Aí pergunta o Sr. Presidente Tião Viana: O Advogado da depoente está esclarecido que só tem uma cópia dessa fita, foi gravada por ela mesma, então eles vão ficar, vão reproduzir e mandar outra via dos documentos, entregues da mesma forma, serão devolvidos e ficaremos com a cópia. Aqui está o cadastro da Sá Publicidade, diz a Sra. Silvia Pfeiffer. É uma empresa de Brasília. Também há um documento. Esse daqui é um fax aonde comprova também o pagamento de BV, que é Bonificação por Volume, que também é irregular pela própria agência de publicidade. Qual agência, Giovani? Giovani Brasília. Também tem contrato irregular? Foi o contrato dos Correios que foi contratado, ela tinha, ela perdeu a conta dos Correios em dezembro e fechou um contrato com a Aeromídia nos aeroportos, novembro, dezembro, janeiro de 2007, agora 2006, certo? E esse daqui é ligado a quem e pago a quem, a Sra. sabe? Então, essa é que é a ligada a Adílson.

Na verdade isso é só ... eu estou lhe apresentando que é uma cobrança, que eles cobram BV, que é a Bonificação por Volume, Agência Giovani, que isso é irregular, isso é proibido. Então é o que eles cobram, mas a Giovani, juntamente com a Sá Publicidade e a Aeromídia, nesse contrato dos

Correios, passaram 30% para o diretor, um dos diretores dos Correios. Perfeito. A Sra. afirmou em depoimento prestado à Polícia Federal que no final do ano de 2006 a conta publicitária da empresa de Correios e Telégrafos pertencia à Agência Giovani. A Empresa Giovani havia perdido a conta da ECT tendo em vista o término do contrato. Todavia, mesmo sem contrato, a Agência Giovani de Brasília pagou a Aeromídia exatos R$ 1.200.000,00 para que a Empresa Aeromídia veiculasse o material de propaganda do ECT nos aeroportos de Brasília e Rio de Janeiro. O contrato firmado entre a Agência Giovani e a Aeromídia foi de três meses. Foi pago à Aeromídia um valor de R$ 1.200.000,00, sendo que desse valor 50% deveria ser pago à INFRAERO, um valor como garantia mínima. Contudo, foi destinado à INFRAERO um valor bem aquém, algo não superior a R$ 80.000,00. Havia, no entanto, cláusula de garantia mínima de 50% prevista em contrato da INFRAERO com as empresas. Parte do valor superfaturado foi destinado a um dos diretores da ECT em Brasília. Pelo que a Sra. afirmou em depoimento prestado à Polícia e à INFRAERO, teria deixado de receber R$ 520.000,00. Nessa época, quem respondia por esse contrato na INFRAERO? Acredito que era a área comercial do Galeão e de Brasília, área comercial. A Sra. já disse que 30% foram pagos a um diretor da ECT? Exato. Quem? Não tenho conhecimento. Em decorrência disso, Sr. Presidente, procedi a análise da fita entregue pela depoente e gostaria de aprofundar algumas questões. Pelo que depreendi da análise efetuada, apesar de não muito claro nos diálogos analisados, nesse processo havia quatro relações contratuais, quatro relações contratuais. Na primeira tem a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos de um lado e a Agência de Publicidade Giovani do outro. Na segunda tem a Agência de Publicidade Giovani de um lado e a Empresa Sá Publicidade do outro?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Na terceira tem a Empresa Sá Publicidade de um lado e a Aeromídia do outro?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Na quarta tem a Empresa Aeromídia e a INFRAERO do outro. É isso?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Exato, é isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Portanto, a Sá Publicidade funcionaria nesse contexto como representante da Aeromídia no mercado de Brasília, ou seja, seria responsável pela negociação em nome da Aeromídia dos espaços publicitários mediante remuneração. É isso?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Resumidamente, no caso concreto sob análise, a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos veiculou anúncios por intermédio da Giovani, que por sua vez fez uso de um representante concessionário de mídia aeroportuária, Sá Publicidade, para viabilizar a veiculação do anúncio em espaços publicitários adquiridos pela empresa Aeromídia mediante remuneração à INFRAERO. V. Sa. já respondeu, mas eu pergunto: foi passado à Sra. que essa licitação, que foi aberta ontem, que quem ganharia uma das contas era a Giovani?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem lhe passou essa informação?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Adilson Silva.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Isso foi passado quando?

SRA. SILVIA PFEIFFER: É ... em dezembro de ... desculpe, em janeiro de 2007. Janeiro ou fevereiro, quando eu estive em Brasília.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Desse ano?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Sim, de 2007, quando eu gravei a fita.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pelo que eu entendi a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos liberou, em novembro de 2006, antecipadamente, R$ 1.200.000,00 à Agência Giovani para veicular anúncios durante os meses de novembro e dezembro de 2006 e janeiro de 2007. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Tal procedimento foi totalmente irregular, vez que a lei proíbe pagamentos antecipados, além do que não havia contrato entre a Empresa Brasileira de Correios e telégrafos e a Giovani a respaldar o serviço a ser prestado. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Uma vez que o contrato expirou em novembro de 2006?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A Sra. saberia informar se a Agência Giovani emitiu alguma fatura de quanto e quando?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Não sei informar não, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Em conseqüência Giovani contratou a Aeromídia por intermédio de seu representante Sá Publicidade para viabilizar a veiculação do anúncio.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Vez que a Aeromídia comercializava espaços publicitários adquiridos da INFRAERO. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Uma vez que a INFRAERO recebeu R$ 80.000,00 por mês da Aeromidia pela seção dos espaços, conforme depoimento da Sra. à Polícia Federal, a INFRAERO, ao término dos três meses, recebeu o montante de R$ 240.000,00. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Uma vez que o percentual da Agência de Publicidade Giovani foi de 20%, R$ 240.000,00, mais uma Bonificação de Volume de 10%, R$ 120.000,00, a Giovani ficou com o montante de R$ 360.000,00. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora saberia se parte desse valor foi repassado a algum diretor dos Correios, conheceria alguém que sabe?

SRA. SILVIA PFEIFFER: O próprio Adilson Silva, que ele fala em 30% que foi repassado para um diretor dos Correios.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Portanto, se retirarmos R$ 1.200.000,00, as parcelas da Agência Giovani, R$ 360.000,00, e a INFRAERO R$ 240.000,00, sobraram R$ 600.000,00 para a Aeromídia. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Acontece que na fita entregue pela senhora, o seu interlocutor, Sr. Adílson Silva, gerente da Agência Sá Publicidade em Brasília, diz que 20%, R$ 240.000,00, teriam sido destinados a essa empresa representante da Aeromídia. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Por que foram destinados R$ 240.000,00 para a Sá Publicidade?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Eu posso esclarecer?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pois não.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Esse contrato, ele já foi ... ele foi executado, inclusive ele foi fechado no final de 2006, quando eu já não estava mais na Aeromídia. Então todas essas informações me foram passadas dentro da própria INFRAERO e com o Sr. Adílson. Então esses valores, todos esses ... é ... a própria Sá pode, com documentos que estão na Sá, que o Adílson ameaçou através de um telefonema que iria queimar todos os documentos, mas podem ser encontrados lá.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Que relação haveria entre a Sá Publicidade e a Agência SMP&B, de Marcos Valério, na conta publicitária dos Correios, conforme consta da fita que a senhora entregou?

SRA. SILVIA PFEIFFER: A Sá tinha uma ligação forte com a Duda Mendonça, com a SMP&B. Faziam alguns contratos, enfim, eu não ... não me recordo bem, mas com a Duda Mendonça, com certeza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E com a Agência Giovani, que relação haveria?

SRA. SILVIA PFEIFFER: De ... de publicidade, de trabalhos publicitários.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora saberia se parte desse valor foi repassado a algum diretor dos Correios?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Não sei não, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas o Adílson afirmou isso para a senhora?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Afirmou, afirmou em fita, e não quis nem me repassar os documentos na época.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Portanto, retiradas todas as deduções dos R$ 1.200.000,00 originais, R$ 360.000,00 para a Giovani, R$ 240.000,00 para a INFRAERO e R$ 250.000,00 para a Sá Publicidade, restaria à Aeromídia uma remuneração pela comercialização do espaço publicitário de R$ 360.000,00. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ocorre que o contrato previa uma garantia mínima de 50% para a INFRAERO. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Essa garantia corresponderia a R$ 240.000,00. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Portanto, em tese, pelas regras contratuais, 50% para cada parte, a remuneração da Aeromídia deveria ter gerado em torno de R$ 240.000,00. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Segundo o seu ex-sócio, o Sr. Carlos Alberto Carvalho, a remuneração da Aeromídia foi de R$ 182.640,00. Portanto, retirada a remuneração da Aeromídia, haveria uma sobra de R$ 120.000,00, ou seja, 10% do total repassado, ou cerca de R$ 180.000,0, se considerarmos correta a informação do seu ex-sócio. Esse valor teria sido repassado a alguém da INFRAERO? Alguém saberia algo a respeito? O valor oficial que a Aeromídia recebeu foi de R$ 182.000,00, só, ou seja, teve uma parte que sumiu.

SRA. SILVIA PFEIFFER: É.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pode ter sido repassado em propina para alguém?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Pode, pode, pode ter sido na própria INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas a senhora não tem conhecimento disso?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Não, não tenho conhecimento, mas é um contrato de três meses, um contrato onde os espaços solicitados e que esteve lá a publicidade, esses espaços não eram liberados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Como são estipulados os custos dos espaços negociados entre as concessionárias de mídia aeroportuária ou seus representantes e as agências de publicidade?

SRA. SILVIA PFEIFFER: A INFRAERO, ela repassa um valor de garantia mínima. Muitas vezes ele é discutido, muitas vezes ele --

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Existe uma tabela padrão de custo?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Não, não existe.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Isso é mais ou menos um balcão então?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Exatamente, um bem pouco de negócios.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Isso é discutido com as agências de publicidade, com as concessionárias de mídia aeroportuária, caso a caso?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pelo que se depreende da fita que foi entregue pela senhora, essa negociação concessionária/agência não obedece a nenhum critério. É só discussão, pago tanto, vale tanto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Tal constatação não permitiria a existência de defasagem significativas nos preços dos mesmos espaços publicitários, ou seja, os preços dos espaços negociados entre as concessionárias ou seus representantes e as agências de

publicidade seriam muito superiores aos preços dos mesmo espaço negociados entre as concessionárias e a INFRAERO. Concorda?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Concordo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Isso não favorece um superfaturamento?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Com certeza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem são as seguintes pessoas mencionadas na fita: Vânia?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Não tenho conhecimento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Maldonado?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Aeroporto do Galeão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O que ele fazia no aeroporto do Galeão?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Comercial do aeroporto do Galeão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Leninha ou algo parecido do Banco do Brasil?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Não... não lembro, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sr. Presidente, nós podemos concluir o seguinte. Observa-se que foi preciso despender R$ 960.000,00 com intermediários, incluindo propinas, para alcançar o objetivo pretendido de veicular anúncio publicitário que custou R$ 240.000,00. Então o caso é gravíssimo, Sr. Presidente. 20% da verba

liberada pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, 80% para intermediários e propina.

Senhor Adilson Silva

O Senhor Adilson Silva, em reunião realizada em 15.08.2007, assim se pronunciou acerca da suposta irregularidade:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Eu vou passar para V.Sª... Questionar V.Sª sobre o conteúdo de uma fita entregue por Silvia Pfeiffer à Policia Federal e depois a nós aqui. O que é que disse a Silvia Pfeiffer na Polícia Federal? Isso é o que ela disse. "No que se refere ao contrato irregular feito entre a INFRAERO e a EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS, ECT, afirma a declarante que no final do ano passado a conta publicitária da ECT pertencia à agência GIOVANNI, com sede em São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília. Que a empresa GIOVANNI perdeu a conta da ECT tendo em vista o término do contrato. Que contudo, mesmo sem contrato, a agência GIOVANNI de Brasília pagou a AEROMÍDIA exatos um milhão e 200 mil reais. A fim de que a empresa AEROMÍDIA veiculasse o material de propaganda da ECT nos aeroporto de Brasília e Rio de Janeiro. Que o contrato firmado entre a agência GIOVANNI e AEROMÍDIA foi de três meses. Que foi pago à AEROMÍDIA o valor de um milhão e 200 mil reais. Sendo que desse valor 50% deveria ser pago à INFRAERO como garantia mínima. Que contudo foi destinado à INFRAERO um valor bem aquém, algo não superior a 80 mil reais. Que a cláusula de garantia mínima de 50% é prevista em contrato da INFRAERO com as empresas. Que ficou sabendo desse superfaturamento por meio de Adilson Silvia. gerente da empresa SÁ PUBLICIDADE em Brasilia. Que parte do valor superfaturado foi destinado a um dos diretores dos CORREIOS em Brasília. Que a declarante não sabe dizer quanto foi destinado a este diretor, portanto os CORREIOS, e nem quem seria tal Diretor. Mas com certeza aquele que é responsável por autorizar o contrato.

Que a declarante não possui qualquer documento acerca dessa transação. Porém, afirma que possui uma fita de uma conversa pessoal que manteve com Adilson Silva em Brasília, onde ele reconhece as irregularidades narradas pela declarante".

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Perfeito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Só para continuar. Aqui na CPI conversando comigo...

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Eu já conheço o conteúdo. [risos]

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas vou ler só para... Então a fita existe.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Não, eu vou justificar agora. Eu vou justificar agora. Se o senhor me der permissão, Sr. Senador... [risos]

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Com certeza. Então eu perguntei a ela: E a AEROMÍDIA? Como é que a AEROMÍDIA entrou nesse contrato do CORREIO? Segundo ela: "Apresentou um projeto". "Ah, dos Correios?" "É. Esse é um contrato que na época a empresa agência ela tinha conta nos CORREIOS. Mas perdeu em novembro. E então não poderia contratar nenhum tipo de publicidade. E contratou da AEROMÍDIA três meses de publicidade no aeroporto de Brasília e do Galeão e pagou um milhão e duzentos". "E disso, quanto foi pago por fora a alguém? Se foi". Ela responde. "Segundo Adilson Sá - segundo o senhor - foi pago uns 30% mais ou menos para um dos diretores dos CORREIOS". Tião Viana pergunta: "O Advogado da depoente está esclarecendo que só tem uma cópia dessa fita. Foi gravada por ela mesma. Então, eles vão ficar, vão reproduzir e mandar outra via e dos documentos entregues da mesma forma serão devolvidos e ficaremos com a cópia". A Srª Sílvia: "Aqui está o cadastro da SÁ PUBLICIDADE. É uma empresa de

Brasília. Também é um documento. Esse aqui é um fax onde comprova também o pagamento de BV, que é Bonificação por Volume, que também é irregular pela própria agência de publicidade". "Qual agência?" Eu pergunto. Ela responde: "Brasília". "Também tem contrato irregular?" Ela responde: "Foi o contrato dos CORREIOS que foi constatado. Ela tinha... Ela perdeu que foi contratada, melhor dizendo. Ela perdeu a conta dos CORREIOS em dezembro e fechou contrato com a AEROMÍDIA nos aeroportos novembro, dezembro, janeiro 2007. Agora 2006, certo?" E essa aqui é ligada a quem e paga a quem? A senhora sabe?" "Então essa é que é ligada a Adilson. Na verdade, isso é, só eu estou lhe apresentando que é uma cobrança que eles cobram a BV que é Bonificação por Volume. Agência GIOVANNI que isso é irregular, isso é proibido. Então é o que eles cobram. Mas a GIOVANNI juntamente com a SÁ PUBLICIDADE, AEROMÍDIA, nesse contato dos CORREIOS passaram 30% para o diretor. Um dos diretores dos CORREIOS". Perfeito. Ela volta a responder. Ou eu volto a perguntar: "A senhora afirmou em depoimento prestado à Polícia Federal que no final do ano de 2006 a conta publicitária da empresa de CORREIO e TELÉGRAFOS pertencia à agência GIOVANNI. A empresa GIOVANNI havia perdido a conta da ECT tendo em vista o término do contrato. Todavia, mesmo sendo contrato, a agência GIOVANNI de Brasília pagou a AEROMÍDIA exatos um milhão e duzentos mil reais para que a empresa AEROMÍDIA veiculasse o material de propaganda dos CORREIOS nos aeroporto de Brasília e Rio de Janeiro. O contrato firmado com a agência GIOVANNI e AEROMÍDIA foi de três meses. Foi pago à AEROMÍDIA um valor de um milhão e duzentos mil reais sendo que desse valor 50% deveria ser pago à INFRAERO. Um valor como garantia mínima. Contudo, foi destinado à INFRAERO um valor bem aquém, algo não superior a 80 mil reais. Havia, no entanto, cláusula de garantia mínima de 50% prevista em contrato da INFRAERO com as empresas. Parte do valor superfaturado foi destinado a um dos diretores da empresa de CORREIOS e TELÉGRAFOS em Brasília. Pelo que a Srª. Afirmou em depoimento

prestado à polícia, a INFRAERO teria deixado de receber 520 mil reais. Nessa época, quem respondia por esse contrato na INFRAERO?" "Acredito que a área comercial de Galeão e de Brasília. Área comercial". "A senhora já disse que 30% foram pagos a um diretor dos CORREIOS". "Exato". "E para quem da INFRAERO? Quem?" "Não tenho conhecimento".

Procedi a análise da fita entregue pela depoente e gostaria de aprofundar algumas questões. Pelo que depreendi da análise efetuada, apesar de não muito claro nos diálogos analisados, nesse processo havia quatro relações contratuais. Na primeira teríamos EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS, de um lado, e a agência de publicidade GIOVANNI de outro lado. Na segunda teríamos a GIOVANNI de um lado e a SÁ PUBLICIDADE do outro lado. Na terceira a SÁ PUBLICIDADE de um lado e a AEROMÍDIA de um lado. Na quarta, a AEROMÍDIA um lado e a INFRAERO do outro lado. Portanto, a SÁ PUBLICIDADE funcionaria nesse contexto como representante da AEROMÍDIA no mercado de Brasília. Ou seja, seria responsável pela negociação em nome da AEROMÍDIA dos espaços publicitários mediante remuneração. Resumidamente, no caso concreto sob análise, os CORREIOS veicularam anúncio por intermédio da GIOVANNI, que por sua vez fez uso de um representante de concessionário de mídia aeroportuária, SÁ PUBLICIDADE, para viabilizar a veiculação do anúncio em espaços publicitários adquiridos pela empresa AEROMÍDIA, mediante remuneração à INFRAERO.

Eu pergunto: Pelo que entendi, os CORREIOS liberaram em novembro de 2006 antecipadamente um milhão e duzentos mil reais à agência GIOVANNI para veicular anúncio durante os meses de novembro e dezembro de 2006 e janeiro de 2007. Correto?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Não. Não está correto, não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual é que é o correto?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: O correto é novembro... Primeiro lugar, tudo que está relatado aí na fita, Senador, é mentira. Não existe nada disso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas a voz é do senhor.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: A voz é minha. Agora, a empresária Sílvia Pfeiffer chega pra mim no mês de dezembro e fala que tá querendo colocar um caixa eletrônico num avião, daí o senhor tira a idéia da capacidade dela. Queria colocar um caixa eletrônico numa aeronave. Que tinha um cientista da NASA já negociando com ela.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas a voz é do senhor.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: A voz é minha. Mas aí que vem a questão. Eu nesse ponto eu comecei... No início... Posso tentar explicar um pouquinho o que aconteceu, Senador?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Pode. O senhor achou que ela era doida e resolveu ficar doido também.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: [risos] Foi também. Na verdade, quando aconteceu o primeiro contato com a Sílvia em abril de 2003, ela me deu um projeto pra mim desenvolver. Tentar vender comercialmente. E fiquei de novembro a dezembro tentando vender esse projeto e esse projeto só foi concretizado no período de dezembro. Quando foi concluído esse projeto no mês de dezembro, foi instalado no mês de janeiro. Três dias depois existe uma determinação da INFRAERO para retirar esses materiais. Então, quer dizer, já começou gerar... Após várias reuniões com o pessoal da INFRAERO, foi constatado que é questão de segurança, área de segurança, que tava alto, resolvemos... Chegamos num bom senso que tinha que fazer o recorte. Recortar um pouco desse material. Dois meses depois ela saiu da

sociedade da AEROMÍDIA. Fiquei dando continuidade ao trabalho à AEROMÍDIA. Ficou esse período todinho sem eu ter contato com a Sílvia. Quer dizer, de 2003 a 2006 sem a pessoa Adilson ter contato com a Sílvia. Em dezembro ela me procura me fazendo uma proposta maravilhosa, que eu deveria largar a AEROMÍDIA que ela iria me pagar 30% pra mim trabalhar com a empresa dela, GRADE(F) PFEIFFER. E um dos projetos dela foi esse, foi oferecer, que estava elaborando um projeto que ia colocar caixa eletrônico que estava negociando caixa eletrônico em avião. Eu falei: "Que isso? Você não pode nem ligar celular, não pode laptop, vai lá puxar dinheiro?" Daqui a pouco ela está querendo que venha refrigerante, sanduíche ou alguma coisa parecida. Tudo bem. Passou esse... Me apresentou um outro projeto da ECOVIA, que é para instalar contêiner na ECOVIA em Curitiba para explorar essa publicidade. Achei interessante, pedi para ela me encaminhar alguns materiais para eu ver se era verdade realmente ou não. E ela começou a mandar alguns materiais. Surgiu, mesmo no período de dezembro, que ela iria voltar para a mídia aeroportuária. Que queria que eu trabalhasse. Mas com a condição eu tinha que largar a AEROMÍDIA. Nesse período, inclusive ela já tinha o objetivo. Ela queria prejudicar alguém, tá, Sr. Senador. Alguém ela queria prejudicar. E conforme as conversas eu fui sentindo. O que é que aconteceu na verdade nesse intermediário? Realmente, gente, foi apresentada uma proposta para agência GIOVANNI de publicidade no valor de um milhão e trezentos mil reais. Foi apresentada a proposta. Quer dizer o quê? Que essa campanha da GIOVANNI exporta fácil foi em nove ou sete aeroportos aonde me compraram dois aeroportos. Quer dizer, eu tenho uma proposta de um valor realmente aproximado do que ela está dizendo, e a GIOVANNI só me comprou dois aeroportos, que os valores, na verdade, chegou a duzentos e oito mil reais. Eu quero até entregar de antemão, Senador, está aqui. A autorização da GIOVANNI para todos, a autorização da GIOVANNI, a minha autorização que eu encaminhei para a AEROMÍDIA, e a nota fiscal

da empresa, da Comissão que a empresa recebeu. Dos aeroportos de Brasília e Galeão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas por que é que aconteceu a conversa? A voz era do senhor, né?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: A voz era minha. Mas em função disso que eu tinha falado para ela, a proposta--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O senhor disse que o diretor do CORREIO recebeu uma parte.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Não, Sr. Senador, disse. Mas é tudo mentira. Não existe essa pessoa. Eu falei realmente, a voz é minha, não adianta negar. Mas não existe ninguém, eu tenho 22 anos no mercado publicitário, minha imagem nunca foi denegrida--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas por que é que o senhor disse?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: À toa, em função da proposta dela, Senador. [risos] Em função da proposta dela.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual proposta dela? Do senhor trabalhar com ela?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Trabalhar com ela, receber uma remuneração melhor. Mas eu não quis, porque até então ela também era minha concorrente. Estava sendo minha concorrente diretamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas o senhor mentiu, então?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Muita mentira. Tudo que tá relatado aí é pura mentira.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Por que é que o senhor mentiu?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Foi a proposta que ela fez, Sr. Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas ela propôs para o senhor mentir?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Não. De jeito nenhum. Ela vinha com as coisas doidas comigo eu, eu ia com as coisas doidas com ela também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas o senhor queria trabalhar com ela. Receber 30%.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Não. Não queria. Eu queria ver até que ponto, Sr. Senador, era verdade isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O senhor estava dando corda para ela.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Corda... Exatamente. Vou dar um exemplo aqui, mas eu só vou mostrar para vocês dois que eu não gostaria que ficasse para imprensa. Que nunca esse cliente que vou apresentar aqui para vocês iria anunciar no exterior. E eu pedi um material para ela e ela conseguiu alguns aeroportos do exterior pra mim. Só para você ver. Ela é sem noção. Esse anunciante jamais. Não tem interesse internacionalmente e eu pedi alguns espaços publicitários e alguns aeroportos e ela conseguiu. O senhor me desculpa, mas eu não vou citar, não. Não. Posso mostrar aqui para o Senador, se o senhor quiser ver aqui eu mostro para o senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O senhor pode deixar esse documento aqui?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Posso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então deixa o documento. Então não vou nem perguntar mais a respeito porque aquilo que foi falado então não é verdade.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Não é verdade, Senador. Tem uma coisa também interessante. Tantos que os valores... É a pura mentira que está relatado aí, Senador, de 2002 a 2007, sabe qual foi o meu faturamento com a empresa de CORREIOS E TELÉGRAFOS? De receita, 119 mil, 954 reais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Isso o seu, né?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Os 20% da empresa. Se você multiplicar vai dar setecentos e poucos mil. No período de 2002 a dezembro de 2006, gente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então quero história por fora não existe.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Não existe. Não existe. Aquilo ali foi tudo balela minha. Tudo doideira dos dois. Não existe, gente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Nessa fita o senhor menciona a Srª. Vânia. Quem é Vânia?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Vânia é uma ex-funcionária que trabalhou conosco.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Por que o senhor mencionou a Vânia?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Porque ela tinha entrado na empresa e eu fui cumprimentá-la. Ou achei que era ela... Não sei. Foi um negócio assim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Maldonato, do aeroporto do Galeão.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Não conheço. Inclusive eu tenho um fax aqui que ela entrou em contato com o Sr. Maldonato. Eu não o conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Leninha, ou algo parecido do BANCO DO BRASIL.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Não o conheço. Sr. Senador, só para o senhor ter uma idéia como é que ela estava premeditando chegar nesse ponto, que no período de março a Silvia, a empresária Silvia Pfeiffer apresentou, para o senhor ter uma idéia, ela deveria... Se existe uma parceria realmente, ela deveria ter me comentado. "Vou apresentar um projeto..." Não, ela apresentou um projeto diretamente para os CORREIOS E TELÉGRAFOS. Para ela ter certeza do que está relatado na fita, se ela ia ter êxito ou não. E ela obteve uma resposta negativa que os CORREIOS estava impossibilitado de fazer alguma coisa que estava no processo de licitação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Eu pergunto a V.Sª. V.Sª assinou o termo de compromisso de falar a verdade.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Assinei. To falando toda a verdade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Naquela época o senhor mentiu, agora o senhor está falando a verdade.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Agora, com certeza. Perante a todos, em respeito ao senhor, a todos, sim. [risos]

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Agradeço a presença.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Obrigado. Sr. Senador, gostaria de deixar esses documentações aqui.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Pois não.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Pois não, Senador.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Pois não.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): Qual o papel da GIOVANNI nesse episódio? Eu queria deixar claro isso. Qual foi?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: O papel da GIOVANNI? A GIOVANNI atendia a conta dos CORREIOS E TELÉGRAFOS, se não me engano de 2003 até agora, dezembro de 2006. Aonde participou... Não só ela como a LINK, também, COMUNICAÇÃO eram as duas agências que atendiam a conta dos CORREIOS.

SENADOR SÉRGIO GUERRA (PSDB-PE): E o que a GIOVANNI tem a ver com a INFRAERO?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: A GIOVANNI nada. A GIOVANNI não tem nada a ver com a INFRAERO. Na verdade, no briefing da campanha dos CORREIOS tinha mídia aeroportuária.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Me diz uma coisa. Como é que o senhor acertou... O senhor estava mentindo

naquela época, como é que o senhor acertou que a empresa iria ganhar agora a licitação?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Não, Senador. Eu também menti. Ela não ganhou. Inclusive tem uma matéria aqui hoje, gente, que ela foi... [risos] eu que menti também, Senador. [risos]

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Na realidade ela ganhou. Pode até ter sido desclassificada, mas fiz os cruzamentos, até o Presidente esteve aqui. Realmente, porque uma empresa ganhou três, aí tem que sair de um, tem que sair de outro, então ela ganhou. Agora, se foi desclassificado agora--

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Novamente. Ela entrou com currículo, não só ela, mas quatro agências também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas V.Sª acertou. Naquela mentira assim...

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Não, naquela foi mentira também. Está provado aqui.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Não. Foi desclassificado hoje.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Então, mas foi mentira também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Não. Foi verdade. No mérito ganhou. Agora, como V.Sª botou a boca no trombone, ainda que mentindo, fez com que houvesse a correção lá dentro. V.Sª disse que foi apresentado a Sílvia por um funcionário da INFRAERO. Qual o nome dele?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Weslon.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Esse funcionário ainda existe, lá?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Desconheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas ele na época trabalhava, lá?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Trabalhava.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Trabalhava em que área?

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Na gerência comercial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ok. A que será que se destina.

SR. PRESIDENTE SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Obrigado então pelas suas declarações, pela sua colaboração a essa CPI.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Gente, mil desculpa, tá Senador, mais uma vez por ter criado essa situação até vocês...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Me entrega esses documentos.

SR. ADILSON JOSÉ DA SILVA: Entrego.

Sr. Carlos Alberto Carvalho

O Sr. Carlos Alberto Carvalho, quando questionado sobre o relacionamento existente com a empresa SÁ Publicidade Ltda, assim colocou:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. conhece o Sr. Adilson Silvia?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Com quem da empresa SÁ PUBLICIDADE V.Sª. tratava sobre negócios?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Nesse período--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. conversava com a empresa SÁ PUBLICIDADE?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Conversamos bastante. Eles são nossos representantes comerciais aqui em Brasília. O Adilson é o encarregado da conta, é a pessoa de contato da empresa SÁ PUBLICIDADE com a AEROMÍDIA.

Dos sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito

Os sigilos telefônicos revelaram que a empresa SÁ Publicidade Ltda mantinha relacionamento telefônico com o Sr. Carlos Alberto Carvalho, com a Sra. Silvia Pfeiffer e com a Sra. Hildebrandina O S Macedo, esposa do Sr. Mário de Ururahy.

Chamou a atenção a expressiva troca de telefonemas entre a Sra. Pfeiffer e a empresa SÁ Publicidade Ltda recentemente, muito provavelmente por conta das denúncias por aquela realizadas. Ao total, foram 25 (vinte e cinco) ligações nos meses de março e abril de 2007, que consumiram aproximadamente 73 minutos de conversas (vide Diagrama 04).

NECESSIDADES IDENTIFICADAS

Disponibilizar o audio da fita entregue pela Sra. Silvia Pfeiffer à Polícia Federal para proceder às análises pertinentes.

AIRTON ESTEVENS SOARES

Como membro do Conselho de Administração da INFRAERO, na condição de representante do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, o Sr. Airton Estevens Soares prestou colaboração para as investigações conduzidas pela Comissão Parlamentar de Inquérito, relatando episódios nos quais atuou e que, segundo avaliação dele, trouxeram ou poderiam redundar em prejuízos à INFRAERO.

INDÍCIOS COLHIDOS NOS AUTOS DA CPI

Do contrato com a FS3

Em 25.04.2006, o Sr. Airton Soares enviou mensagem eletrônica para o auditor da INFRAERO, Sr. Carlos Nivan Maia, que presidia a comissão que realizava a auditoria interna para avaliar a contratação da empresa FS3, solicitando que respondesse a uma série de questionamentos acerca do preço pago pelo produto, da justificativa para a compra e dos resultados alcançados, entre outros.

Na mesma época, solicitou ao Sr. José Welington Moura, Diretor Comercial que sucedeu ao Sr. Fernando Brendaglia, que obtivese um parecer da ABMA – Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária, cujo presidente é o Sr. José Oliveira Sobrinho, que atestasse o uso do sistema Advantage V2 e o nível de satisfação obtido com o mesmo.

Em reunião realizada pelo Conselho de Administração da INFRAERO, em 01.08.2006, registrada na ata nº 12/2006, o Conselheiro Airton Soares relatou as intervenções que teria feito para evitar os danos decorrentes da contratação da FS3. Afirmou que alertou o Conselho de

Administração em várias reuniões sobre os riscos da contratação, tendo feito diversos questionamentos à auditoria interna da INFRAERO.

Relatou, ainda, que obteve provas de que havia manipulação da comercialização de mídia aeroportuária pela ABMA, em prejuízo da INFRAERO, e que repassou tais informações à auditoria para que fossem investigadas.

Airton Estevens Soares foi ouvido pela assessoria desta CPI no dia 21.09.2007 e afirmou que, de fato, a contratação da FS3 foi extremamente danosa à INFRAERO.

Afirmou, ainda, ter conhecimento de irregularidades nos contratos de mídia aeroportuária, no qual empresas associadas à ABMA continuaram celebrando contratos como intermediárias entre os anunciantes e a INFRAERO, mesmo na vigência do contrato com a FS3.

Relatou que os contratos supostamente danosos à INFRAERO, geradores de perda de receita com a veiculação de mídia aeroportuária, encontram-se em poder da Auditoria Interna da empresa e são do conhecimento também da Presidência, como segue:

> ***QUE*** *considera que o contrato da INFRAERO com a FS3 foi danoso para a empresa estatal, gerando inclusive queda na receita com mídia aeroportuária, que de 33 milhões caiu para 10, 12 milhões por ano;* ***QUE*** *além dos prejuízos da própria aquisição e dos termos contratuais celebrados, pois o software custou 26 milhões, valor que poderia ser muito menor, houve prejuízo decorrente do fato de que a INFRAERO não adquiriu o software, mas o simples direito de uso do mesmo;****QUE*** *a justificativa para a aquisição do software era de que os contratos de concessão de espaço publicitário da INFRAERO, até então realizados, eram lesivos ao interesse*

da empresa estatal, admitindo-se sub-contratação, de forma que uma empresa A, anunciante, contratava uma empresa B, intermediária, responsável pela colocação do anúncio nos aeroportos, pagando 10, por exemplo, e a intermediária repassava à INFRAERO somente 2; ***QUE*** *o ideal seria a contratação direta entre a INFRAERO e o anunciante;* ***QUE*** *o software viria sanar este desvio de receita com mídia aeroportuária;* ***QUE*** *ocorre que no período de implantação do software a coisa correu solta e continuou ocorrendo a celebração de contratos entre as empresas concessionárias e os anunciantes, e entre aquelas e a INFRAERO, dando continuidade a uma prática que gerava perda de receita para a INFRAERO;* ***QUE*** *o pretexto da suspensão do contrato da FS3 foi a ausência da assinatura de contrato aditivo, decorrente do alto preço que a empresa estava pedindo,* ***mas, na verdade, a utilização do software contrariava aquelas práticas antigas de intermediação de contratos de mídia, que eram lesivas à INFRAERO;QUE*** *indagado se sabe se houve algum tipo de conluio entre funcionários da INFRAERO e os proprietários da FS3 pra a celebração do contrato, afirma que desconhece qualquer fato dessa natureza;* ***QUE*** *indagado sobre quais informações detém acerca da influência da ABMA – Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária nas decisões da INFRAERO que envolvem a concessão de espaços publicitários nos aeroportos, e se há manipulação dos contratos das concessionárias com a INFRAERO, gerando subfaturamento na receita da estatal, afirma que as informações que recebeu, concretas, sobre contratos de mídia, remeteu à Presidência da INFRAERO e sua Auditoria Interna;* ***QUE estas informações lhe foram entregues pela própria FS3 com o objetivo de explicar as razões pelas quais seu contrato não tinha sido aditado;*** ***QUE*** *as informações compunham-se de cópias de contratos de publicidade realizadas durante a vacância da utilização do software Advantage V2, com provas concretas de prejuízos á INFRAERO;* ***QUE*** *o depoente sugere que sejam requisitados tais contratos à INFRAERO.*

Sobre a suposta influência de Aristeu Chaves Filho na contratação da FS3 pela INFRAERO, afirmou que sabe apenas que este cidadão é pessoa intimamente ligada ao ex-presidente da INFRAERO, Carlos Wilson:

> ***QUE** indagado se tem conhecimento sobre a possível intermediação do empresário Aristeu Chaves Filho na apresentação do empresário Michel Farah, da FS3, ao Diretor Comercial da INFRAERO, Fernando Brendaglia, afirma que não tem conhecimento deste relacionamento; **QUE** o que tem conhecimento é que Aristeu Chaves sempre teve relações pessoais com o Presidente Carlos Wilson, participando de suas campanhas eleitorais, além de, assim como Brendaglia, também é comerciante de frutas na região de Petrolina*

Ocorre, todavia, que a referida intermediação foi assentada em relatório de auditoria produzido pela Controladoria Geral da União (... *14. Infere-se que o Sr. Michel Farah, sócio-proprietário da empresa FS3, foi apresentado ao Sr. Fernando Brendaglia de Almeida por intermédio do Sr. Aristeu Chaves Filho, conforme informado na sede da INFRAERO aos auditores da CGU...)*, que, após instada a se manifestar a respeito por esta Comissão Parlementar de Inquérito, assim asseverou:

> *Com o objetivo de esclarecer as razões da anotação contida no item 14 da Nota Técnica nº 749/GS/GAB/SFC/CGU/PR, de 24/04/2007, informo que a afirmação de que o Sr. MICHEL FARAH, à época sócio-propietário da FS3 – Sistemas e Comunicação Ltda, foi apresentado ao Sr. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA, então Diretor Comercial da INFRAERO, foi prestada pelo membro do Conselho de Administração daquela Empresa Pública, Sr. AIRTON SOARES, perante a equipe de Auditoria desta Controladoria-Geral da União, então acompanhada de servidores da*

Auditoria Interna da própria INFRAERO e de um servidor da CISET/Ministério da Defesa.

Os servidores acima mencionados são, pela CGU, os Srs. Sandra Valéria Knust Lira, Adriano Pena Costa, Laurent Nancym Carvalho Pimentel e este servidor (Amarildo José Leite) na qualidade de Coordenador da Equipe. Pela CISET/MD, o Sr. Paulo César Oliveira de Andrade e, pela Auditoria-Interna da INFRAERO, os Srs. Wesley Alves, Renato Freitas Rodrigues e Marco Antônio Leal de Carvalho.(...)

Da licitação para aquisição de ônibus para a INFRAERO

A Diretoria de Operações da **INFRAERO** solicitou, em 19.10.2006, o início de processo de licitação para aquisição de 79 ônibus para transporte de passageiros nos pátios dos aeroportos da rede **INFRAERO**.

O processo resultou no pregão eletrônico nº 080/DAAG/SEDE/2006, com valor estimado, para cada ônibus, de R$ 631.000,00.

Em 14.12.2006, foi proposta ação popular nº 2006.34.00.037411-7, em que o autor alegava que o preço de mercado pretendido dos veículos seria de R$235.000,00, havendo claro indício de sobrepreço.

Foi concedida liminar impedindo a assinatura do contrato, mas não o processo licitatório.

O Conselho Fiscal da **INFRAERO** solicitou à Presidência a imediata suspensão da licitação, acolhendo denúncia do Conselheiro de Administração Airton Soares, medida imediatamente implementada.

Em 22.12.2006, a licitação foi suspensa.

Em janeiro de 2007, o TRF-1ª Região cassou a liminar que impedia a celebração do contrato com o vencedor da licitação.

Após uma série de procedimentos, foi considerada vencedora a empresa Brasília Motors Ltda, pelo valor global de R$49.999.100,00, após desclassificação das outras três concorrentes, cujos valores giravam em torno de 28 milhões de reais.

Considerando a grande diferença entre o vencedor e os demais concorrentes, a Diretoria de Administração achou prudente revogar a licitação e instaurar outra.

Em 04.04.2007, a licitação foi revogada.

Tendo em vista que o processo de contratação teve diversos questionamentos por parte do Conselho de Administração da **INFRAERO**, a Diretoria da empresa resolveu submeter a nova contratação (o novo processo licitatório) àquele conselho para deliberação.

O Conselheiro Airton Estevens Soares pediu vista do processo.

Em seu depoimento, afirmou que havia claros indícios de superfaturamento no processo licitatório, e que a empresa vencedora do primeiro certame, com preço quase 100% superior à do segundo colocado, já havia fornecido ônibus à **INFRAERO** por esses mesmos valores. Considerou que o negócio, se efetivado nos termos em que a Diretoria da **INFRAERO** desejava, seria danoso à empresa estatal, como segue:

> ***QUE** informado de que a INFRAERO iniciou a contratação para aquisição de 79 ônibus para substituir os ônibus utilizados hoje nos aeroportos através de contratos de aluguel, e indagado se há indícios de que o valor da*

empresa vencedora da primeira licitação, de cerca de 50 milhões de reais, estava acima do preço de mercado, afirma que estava na verdade o dobro do preço de mercado; ***QUE*** *indagado se há indícios ou provas de que houve direcionamento da licitação para que a empresa Brasília Motors, que apresentou o preço de mais de 600 mil cada ônibus, vencesse este pregão, afirma que, considerando a licitação anteriormente vencida pela Brasília Motors, para fornecimento de 08 ônibus, no valor de R$570.000,00 cada um, o depoente infere que coincidem muitos pontos entre a nova licitação e a licitação anterior;* ***QUE*** *a Brasília Motors, contudo, foi surpreendida com a manutenção da presença de uma outra empresa no certame, que ofereceu um preço menos da metade do valor proposto por ela, que era exatamente o limite colocado pela INFRAERO, de cerca de 49,9 milhões de reais;* ***QUE*** *considerando que o conselho tinha estabelecido um limite para que a diretoria pudesse licitar até 50 milhões de reais sem o aval do conselho, curiosamente esta licitação envolvia a cifra de 49,95 milhões de reais, no limite da autorização para a diretoria;* ***QUE*** *causou surpresa quando na primeira reunião do conselho, dois dias antes da licitação, o Diretor de Administração, Marco Antonio Marques de Oliveira, o Diretor de Operações, Rogério Bazelai, e o que respondia pela Diretoria Financeira, cujo nome não se lembra, dramaticamente, argumentavam sobre a emergência da compra dos ônibus, uma vez que o tráfego nos aeroportos estava impossível, e defendia uma planilha de custos cujo resultado somente seria satisfatório à INFRAERO 10 anos após a compra do ônibus, e isto comparando-se com os valores atualmente pagos pelo aluguel, que já são superiores aos valores de mercado;* ***QUE*** *embora o processo de aquisição dos ônibus estivesse com vista para o Conselho, a Diretoria de Administração da INFRAERO, representando a Diretoria Executiva, apoiada em um parecer da auditoria interna, que concluíra que o valor de mercado de cada ônibus correspondia a 610 mil reais, e à revelia do conselho, realizou o pregão eletrônico e houve uma surpresa quanto ao resultado final, já mencionado, com propostas de 49 milhões e de 28*

*milhões; **QUE** os contratos que existem hoje, de aluguel de ônibus, são altamente leoninos para a INFRAERO, e, de fato, se comparados com os valores menores daquela licitação, em torno de 28 milhões, realmente sairia mais barato comprar os ônibus; **QUE** indagado se possui algum tipo de relacionamento profissional ou comercial com empresas de aluguel de ônibus, afirma que não, nenhuma vinculação, nem pessoal, nem profissional, e nem no seu escritório de advocacia patrocina interesses a favor ou contra a INFRAERO.*

Das supostas irregularidades em construção de túnel no Aeroporto de Congonhas

O Sr. Airton Soares denunciou supostas irregularidades na celebração de termo aditivo ao contrato de construção de um edifício garagem no Aeroporto de Congonhas/SP, em que se previu a construção de um túnel, inserindo-se de forma sub-reptícia uma cláusula contratual que diminuia a participação da INFRAERO na arrecadação da receita do estacionamento de 46% para 12%. Mais uma vez, segundo o Sr. Airtos Soares, um negócio aparentemente danoso à empresa, como segue:

__QUE__ indagado se tem conhecimento de alguma outra irregularidade ocorrida na INFRAERO que envolva obras, afirma que está em construção um túnel para acesso ao Aeroporto de Congonhas, sendo que havia outras opções mais baratas; __QUE__ havia um contrato para construção de uma garagem no aeroporto de Congonhas, através de PPP, e da arrecadação com a garagem repassaria cerca de 46 a 48% da receita para a INFRAERO; __QUE__ para a construção do túnel foi celebrado um aditivo ao contrato de construção da garagem, e a Construtora Camargo Correa passou a fazer o túnel de acesso, e o repasse com receita da garagem, que era de 48%, caiu para 12% no aditivo; __QUE__ levou tal questão ao Conselho de Administração, com base nas informações que recebeu; __QUE__ se houver

responsabilização por estes fatos, deve ser imputada à Diretoria como um todo, pois as decisões eram colegiadas.

NECESSIDADES IDENTIFICADAS

Necessário instaurar procedimento específico para investigar minuciosamente a área de mídia aeroportuária. Nessa investigação, o papel exercido pela Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária – ABMA deve ser detidamente avaliado, assim como a sua relação com a INFRAERO. As relações contratuais existentes entre anunciantes e concessionários de mídia aeroportuária, bem como entre estes e a INFRAERO, devem ser o foco da investigação.

Quanto à denúncia formulada pelo Sr. Airton Soares, devem ser solicitadas cópias dos supostos contratos celebrados durante a vigência do *software* Advantage V2.

Ademais, deve ser investigado o termo aditivo ao contrato entre a INFRAERO e a empresa responsável pela construção e pela administração da garagem do Aeroporto de Congonhas/SP, obtendo cópia de toda a documentação deste negócio jurídico.

Entretanto, foram recebidas denúncias indicando que Soares exerceu influência no Conselho de Administração da INFRAERO no sentido de beneficiar pessoas e empresas. Essas tentativas de favorecimento estão relatadas nas atas das reuniões do Conselho. Tais fatos não foram investigados em virtude da exigüidade de meios e prazo.

É necessário encaminhar os autos ao Departamento de Polícia Federal e ao Ministério Público Federal para que investiguem a atuação de Airton Soares.

ANTÔNIO FILIPE BERGMANN BARCELLOS

IRREGULARIDADES INVESTIGADAS

Na condição de empregado público, é suspeito de patrocinar, direta ou indiretamente, interesse privado perante a Administração da empresa INFRAERO, visando o favorecimento pessoal e de terceiros. Nesse contexto, suspeita-se de ter recebido bens materiais de concessionário de mídia aeroportuária da INFRAERO.

INDÍCIOS COLHIDOS NOS AUTOS DA CPI

Das suspeitas de favorecimento a concessionários privados da INFRAERO

Conforme Termo de Declaração prestado pela Sra. Silvia Pfeiffer no Inquérito Policial – IPL 702/06-SR/DPF/PR, Antônio Filipe Bergmann Barcellos haveria recebido veículo, em 2004 ou 2005, em troca de favores e concessões contratuais.

Ademais, Antônio Barcellos teria uma filha, Lorena – que, inclusive, trabalhou na Aeromídia – que intermediava "comissões" em favor do pai em troca de informações privilegiadas e facilitação em licitações. Tais comissões, segundo Pfeiffer, era de conhecimento de Dirceley, Maria Eduarda e Júnior, todos funcionários da Aeromídia.

Registre-se que todos os aspectos anteriormente mencionados são também objeto de investigação da Procuradoria da República no Distrito Federal, por intermédio do Procedimento Administrativo 1.34.001.006462/2004-29.

Das explicações apresentadas pelo Sr. Antônio Filipe Bergmann Barcellos

O Sr. Antônio Filipe Bergmann Barcellos negou todas as acusações, chamando a atenção para o fato de que Pfeiffer, em nenhum momento, apresentou provas que confirmassem o que estava a denunciar. Ademais, anexou aos autos extratos e declarações de renda para comprovar a inexistência das irregularidades apontadas.

Das explicações apresentadas por Carlos Alberto Carvalho

O Sr. Carlos Alberto, suposto corruptor, declarou que os valores repassados a Lorena Sigwal Barcelos se deram por ocasião da condição de estagiária na empresa Aeromídia.

Quanto à motocicleta, juntou cópia de documentos que indicam a aquisição por parte do próprio Sr. Antônio Filipe B Barcellos.

Dos depoimentos prestados à Comissão Parlamentar de Inquérito

Silvia Pfeiffer

Em reunião realizada em 21.06.2007, a Sra. Silvia Pfeiffer assim se pronunciou acerca da atuação de Antonio Filipe Bergemann Barcelos:

> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ok. A senhora afirmou em depoimento prestado à Polícia Federal que Carlos Alberto Carvalho teria corrompido o empregado da INFRAERO Antônio Felipe Barcelos, superintendente no Aeroporto Afonso Pena, ao empregar a filha dele, Lorena, que a senhora já disse aqui, na empresa AEROMÍDIA, pois através da filha seriam pagas comissões ao próprio Sr. Antônio Felipe Barcelos, por favores prestados à empresa dele. Às empresas do Carlos Alberto Carvalho. Quais os atos que o Sr. Antônio Felipe Barcelos fez*

contrário à ética e que beneficiou a empresa AEROMÍDIA? Que ato de corrupção que ele praticou e o que é que a senhora testemunhou?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu acho que o mais grave foi no caso desse problema sério aonde parou todo o Aeroporto que foi esse apagão que houve em função de irresponsabilidades...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ele recebeu a motocicleta.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É. E foi abafado. Wilson Brandt também tem conhecimento. E a AEROMÍDIA poderia. Por quê? Porque a AEROMÍDIA poderia ter perdido a concessão de todos os Aeroportos se isso viesse a conhecimento. E esse... o Felipe, então, o superintendente, o que ele me falou, ele chegou, esse documento está na empresa, que é por uma... receberia alguma multa e esse ficou em pasta, como diz o superintendente na época, numa pasta rosa, qualquer coisa que acontecesse ele iria apresentar esse documento à diretoria da INFRAERO.(...)

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: (...) E através do filho dele ele recebia as comissões. E ele indicava clientes para a AEROMÍDIA através do filho dele, da mesma forma que acontecia com a Lorena, filha do superintendente hoje que é Antônio Filho de Barcelos, também trabalhava na AEROMÍDIA ou trabalha ainda, eu não sei. E ele recebia favores e, enfim, pagamentos através da filha.(...)

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: (...) Existiu também uma situação em 2004 gravíssima que foi um apagão no Aeroporto de Curitiba em função da desatenção ou irresponsabilidade da INFRAERO com um funcionário da AEROMÍDIA na sala 2 de embarque. Na época tinha um contrato com a VIVO que era um cliente, e esse funcionário da AEROMÍDIA entrou em horário que não poderia entrar no Aeroporto com autorização da INFRAERO, sem contrato, e mexeu na fiação, e apagou, teve, realmente

caiu a iluminação do Aeroporto por dois minutos, ou um pouco mais. E foi abafado. Nessa época o superintendente Antônio Felipe que a filha trabalhava na INFRAERO recebeu uma moto como pagamento para abafar o caso. Isso está, inclusive, em pasta rosa. Houve o atraso de vôos, houve vários problemas em dois minutos, sete minutos, alguma coisa assim. Não lembro...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora podia repetir só como é que foi pago e a quem foi pago?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Antônio Felipe Barcelos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem é Antônio Felipe Barcelos?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Hoje é superintendente, na época superintendente também do Aeroporto Afonso Pena em Curitiba.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ele recebeu o quê?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Uma moto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sabe a marca dessa moto?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, porque foi o então sócio da AEROMÍDIA que fez a negociação, a entrega. Entendeu?(...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Filha de quem? Do Mário...?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, daí do superintendente atual que é o Felipe, Antônio Felipe Barcelos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O filho dele?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: A filha dele também trabalhou lá.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Qual o nome?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Lorena.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Na AEROMÍDIA?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E recebia em espécie ou recebia em cheque?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Em dinheiro.(...)

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Para o Arlindo seria em torno de 5 a 6 mil por mês. Eu não sei se isso foi acertado. Eles estavam acertando com o Carlos. Mas teria também para o Íris Simões, Deputado na época, eu não sei se ainda é, para o Assessor do Presidente Fabiano Monteiro e para Antônio Barcelos, Antônio Felipe Barcelos que era o superintendente.

Silvia Pfeiffer

Em 10.07.2007, a Sra. Silvia Pfeiffer novamente compareceu à reunião da Comissão de Inquérito e voltou a comentar acerca da atuação de Antônio Filipe B Barcellos nos seguintes termos:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Em relação a Antônio Felipe Barcelos, superintendente de Curitiba, "Silvia alegou em seu depoimento junto a esta Comissão que houve pagamento de propina

para o superintendente da INFRAERO no aeroporto Afonso Pena. Apontou como forma de pagamento de propina a realização de repasse de valores através da filha do referido superintendente, Lorena Siguol(F) Barcelos. Novamente não há consistência na presente acusação, posto que os valores repassados a Lorena se deram como contraprestação dos serviços prestados por essa na qualidade de estagiária contratada pelo Centro de Integração Empresa Escola - CIEE, no valor de R$ 225,00 mensais pelo período de um ano - Anexo VI - documentos 61 a 66. Silvia apontou ainda - consideramos honrosa a presença do nosso querido Senador Wellington Salgado. Muito obrigado - Silvia apontou ainda como pagamento de propina o repasse de um veiculo motocicleta dado pelo peticionante ao Sr. Antônio Felipe como gratificação para que este não reincidisse isso o contrato de cessão de espaço para veiculação da Sala de Embarque II do Aeroporto Afonso Pena por ocasião de um pane elétrica ocorrida em um dos painéis da empresa. Silvia alega que em função disso a INFRAERO, irresponsavelmente, não teria tomado medidas administrativas corretas, ocasionando impacto na operacionalidade do aeroporto, chegando a atrasar vôos, prejudicando a decolagem de aeronaves, causando transtorno aos passageiros. Alega ainda que esse fato ensejaria rescisão contratual e de que a ocorrência foi abafada em razão de favorecimento e recebimento de propina pelo Sr. Antônio Felipe, consistente no recebimento de um veículo motocicleta. No entanto, conforme documentos em anexo, denota-se que embora efetivamente tenha havido um problema no sistema elétrica da Sala de Embarque em junho de 2004, esse incidente não teve qualquer influência no funcionamento do aeroporto, muito menos na decolagem e pouso de aeronaves, pois o sistema elétrico em questão é completamente independente daquilo que poderia interferir na operacionalidade do aeroporto, tendo inclusive naquela ocasião a INFRAERO, na pessoa do Sr. Felipe, advertido a Aeromídia conforme se comprova na CF 1.303, de 04 de junho de 2004 - Anexo VI, documentos 67 e 68. No que se refere à entrega de uma motocicleta para o mencionado superintendente, em contato com

este, o mesmo esclareceu que desde junho de 2001 possui uma motocicleta, tendo efetuado a troca de modelo em outubro de 2002, janeiro de 2005, outubro de 2006, nos fornecendo a cópia dos documentos - Anexo VI, documentos 69 e 70". O que a senhora tem a dizer?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Que se investigue. Eu ratifico o que eu falei, e que se investigue, inclusive, essa pane na Sala de Embarque. O que aconteceu, eu não tenho como, eu deixei claro que eu não tenho como provar, mas se investigado a fundo com certeza vai aparecer. Eu gostaria também de juntar uma declaração do Sr. Felipe à Aeromídia, que foi preciso, na apresentação dos contratos do O Boticário, e que ele ...

Carlos Alberto Carvalho

O Senhor Carlos Alberto Carvalho, em reunião realizada em 29.08.2007, assim se pronunciou acerca dos indícios de corrupção envolvendo Antônio Filipe B Barcellos:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A Srª. Silvia Pfeiffer asseverou que V.Sª. corrompeu o Superintendente do Aeroporto Afonso Pena, Sr. Antônio Felipe B. Barcelos, por intermédio do pagamento de comissões à filha dele, Lorena Barcelos, que inclusive trabalhou na ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS LTDA. O que é que V.Sª. tem a dizer a respeito disso?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Eu apresentei já para o senhor, a Lorena foi uma estagiária contratada pela Sílvia lá no escritório da Arte Múltipla com o salário de 225 reais por mês. No CEE. Contratada pelo CEE. Ela trabalhou, laborou, o CEE faz o acompanhamento inclusive do estagiário, e toda essa documentação nós já constamos. Esclarecimentos que nós trouxemos a primeira vez.

Do Resultado Final da Sindicância CGU – Processo nº 00190.010010/2007-48

A Controladoria - Geral da União remeteu a esta Comissão Parlamentar de Inquérito o relatório final do Processo nº 00190.010010/2007-48, bem como a decisão do Exmo. Sr. Ministro de Estado do Controle e da Transparência, Jorge Hage Sobrinho.

O processo foi instaurado para investigar eventuais irregularidades na contratação entre INFRAERO e FS3, bem como na suspensão do contrato, e também para apurar as denúncias feitas contra empregados da INFRAERO de favorecimento pessoal e recebimento de propina.

Incluiu-se ainda como objeto de investigação a contratação de adesivagem, com intuito de beneficiar a empresa Aeromídia Publicidade Ltda, em relação aos portões de 1 a 7 do Aeroporto de Brasília, fazendo contratação direta, quando havia mais interessados, e por valor abaixo do preço de mercado.

Baseado nas conclusões da Comissão de Sindicância iniciada através da Portaria da CGU nº 447, de 16 de abril de 2007, publicada no DOU de 18.04.2007, e nas recomendações da Assessoria Jurídica da Controladoria-Geral da União, contidas no Parecer nº 301/2007 ASJUR/CGU/PR, DECIDIU:

(...)

Pela recomendação de que se instaure nova comissão de sindicância para aprofundar as investigações acerca das condutas dos empregados (...), ANTONIO FILLIPE BERGMAN BARCELLOS, (...).

Dos sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito

O sigilo telefônico, até então disponibilizado a esta Comissão, não revelou contatos com a empresa Aeromídia Publicidade Ltda nem com seus sócios.

Todavia, faz-se necessário investigar mais detidamente algumas ligações telefônicas, tendo em vista tratar-se de contatos com supostos concessionários de espaços de mídia aeroportuária e, portanto, com interesses que precisam ser melhor analisados.

Quanto ao sigilo bancário, o Diagrama 23, constante de volume anexo a este Relatório, traz o relacionamento bancário do Sr. Antônio Filipe Bergman Barcellos. O referido diagrama explicita o número de transações financeiras e o montante em reais movimentado nas respectivas operações.

Do mesmo modo, necessário aprofundar a investigação sobre algumas dessas operações, de modo a constatar a licitude das mesmas.

Por fim, neste mesmo volume anexo, o Diagrama 02 apresenta teia de vínculos existentes entre os atores envolvidos com a empresa Aeromídia Publicidade Ltda.

NECESSIDADES IDENTIFICADAS

Compartilhar os sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito com o Departamento de Polícia Federal e o Ministério Público Federal, para prosseguimento das investigações.

ARISTEU CHAVES FILHO

IRREGULARIDADES INVESTIGADAS

Na condição de empresário, é suspeito de intermediar interesses privados junto à Administração da empresa INFRAERO em troca da obtenção de vantagens pessoais. Nesse contexto, suspeita-se de ter apresentado Michel Farah, sócio da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, a Fernando Brendaglia de Almeida, ex-diretor comercial da INFRAERO, para que celebrassem contrato que resultou em prejuízo de grande monta à empresa pública.

INDÍCIOS COLHIDOS NOS AUTOS DA CPI

O Sr. Aristeu Chaves Filho é grande exportador de frutas da região de Petrolina. É o 1° vice- presidente do IBRAF – Instituto Brasileiro de Frutas, no qual Fernando Brendaglia, ex-diretor comercial da INFRAERO, já foi presidente e hoje atua como conselheiro.

A empresa Fruitfort é associada e fundadora da Valexport, da qual o Sr. Fernando Brendaglia de Almeida foi superintendente.

É um dos principais beneficiados com os objetivos propostos e implementados pela INFRAERO, durante a gestão de Fernando Brendaglia à frente da diretoria comercial, para o setor exportador de frutas.

Em reportagem publicada pelo jornal Estado de São Paulo em 15.04.2003, Fernando Brendaglia defendeu publicamente a redução de tarifas para os exportadores de frutas, o aumento de vôos fretados entre as capitais nordestinas e a Europa, bem como afirmou que a INFRAERO autorizou a

publicação de edital para compra de armazém frigorífico para os produtos a serem exportados pelos fruticultores da região.

Em reportagem publicada pelo jornal Diário de Pernambuco do dia 16.04.2003, o Sr. Aristeu Chaves Filho, na condição de vice-presidente da Valexport, comentou a medida proposta pela INFRAERO para a redução de tarifas para os exportadores de produtos perecíveis (abrangendo o setor fruticultor):

> *Essa medida anunciada pela INFRAERO é muito boa, principalmente porque estamos acostumados a ouvir sempre notícias de aumento de preços e tarifas.*

Vale ressaltar que, na gestão de Carlos Wilson e de Fernando Brendaglia, o aeroporto de Petrolina/PE foi ampliado e modernizado, em uma obra de dezenas de milhões de reais, beneficiando diretamente os exportadores de frutas da região. A pista foi aumentada em 250 metros, além de o aeroporto ter sido transformado em aeroporto-indústria, com regime aduaneiro especial.

A inauguração da nova pista ocorreu com a exportação de 15 toneladas de manga e uva da empresa Fruitfort, do empresário Aristeu Chaves, conforme amplamente divulgado pela imprensa à época.

O Sr. Aristeu Chaves Filho, ademais, foi citado na nota técnica 617/GSGAB/SFC/CGU/PR, de 04.04.2007, que compõe a sindicância instaurada para apurar as irregularidades na contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda pela INFRAERO, como o responsável pela apresentação do empresário Michel Farah, da FS3, a Fernando Brendaglia de Almeida:

14. Infere-se que o Sr. Michel Farah, sócio-proprietário da empresa FS3, foi apresentado ao Sr. Fernando Brendaglia de Almeida por intermédio do Sr. Aristeu Chaves Filho, conforme informado na sede da INFRAERO aos auditores da CGU.

O Sr. Aristeu Chaves Filho, ouvido por esta CPI em 15.08.2007, respondeu acerca de seu estreito relacionamento com Fernando Brendaglia de Almeida. Respondeu, ainda, a questões relacionadas aos benefícios auferidos pelo setor fruticultor de Petrolina/PE, inclusive pelas empresas dele próprio, com os altos investimentos feitos pela INFRAERO na infra-estrutura aeroportuária daquela cidade.

Registre-se, ademais, que o Sr. Aristeu Chaves Filho foi diretor do IBRAF à época em que Fernando Brendaglia foi presidente dessa instituição. Ressalte-se, inclusive, que a gestão de Fernando Brendaglia à frente do IBRAF foi marcada pelo julgamento de suas contas como irregulares pelo TCU.

Indagado a respeito desses fatos, o Sr. Aristeu Chaves Filho, estranhamente, disse nada saber sobre o assunto.

O Sr. Aristeu Chaves Filho negou, ainda, ter intermediado a contratação da empresa FS3 pela INFRAERO, apresentando o empresário Michel Farah ao ex-diretor comercial da INFRAERO, conforme constava de Relatório de Auditoria produzido pela Controladoria Geral da União.

Ocorre, todavia, que, após solicitação de esclarecimentos adicionais acerca daquela anotação no Relatório de Auditoria pela CPI, a Controladoria Geral da União assim asseverou:

Com o objetivo de esclarecer as razões da anotação contida no item 14 da Nota Técnica nº 749/GS/GAB/SFC/CGU/PR, de 24/04/2007, informo que a afirmação de que o Sr. MICHEL FARAH, à época sócio-propietário da FS3 – Sistemas e Comunicação Ltda, foi apresentado ao Sr. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA, então Diretor Comercial da INFRAERO, foi prestada pelo membro do Conselho de Administração daquela Empresa Pública, Sr. AIRTON SOARES, perante a equipe de Auditoria desta Controladoria-Geral da União, então acompanhada de servidores da Auditoria Interna da própria INFRAERO e de um servidor da CISET/Ministério da Defesa.

Os servidores acima mencionados são, pela CGU, os Srs. Sandra Valéria Knust Lira, Adriano Pena Costa, Laurent Nancym Carvalho Pimentel e este servidor (Amarildo José Leite) na qualidade de Coordenador da Equipe. Pela CISET/MD, o Sr. Paulo César Oliveira de Andrade e, pela Auditoria-Interna da INFRAERO, os Srs. Wesley Alves, Renato Freitas Rodrigues e Marco Antônio Leal de Carvalho.(...)

O Sr. Airton Estevens Soares foi levado ao Conselho de Administração da INFRAERO pelo ex-presidente Carlos Wilson, que, por sua vez, é amigo pessoal do empresário Aristeu Chaves Filho.

Dos depoimentos prestados à Comissão Parlamentar de Inquérito

Transcreve-se a seguir os trechos mais importantes de seu depoimento:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Consta que o Sr. Fernando Brendaglia de Almeida, antes de se tornar diretor comercial da INFRAERO foi Superintendente da VALEXPORT.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO: Perfeitamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Na época que V.Sª era Presidente?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO: Ele foi um período quando eu era Presidente, outro período quando o Dr. José Gualberto era Presidente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Nesse caso ele foi Superintendente de forma remunerada.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO: De forma remunerada. Como funcionário.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então nesse caso ele era subordinado a V.Sª.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO: Ele era subordinado a toda diretoria. Porque é uma diretoria participativa. Nós temos um Presidente, e temos vários vice-presidentes. Cada um com a função específica. Porque lá, como empresário ele não tem tempo, você partilha toda a administração, divide toda a administração, e ela, o Superintendente recebe ordem de todas as Vice-Presidências. Por exemplo, Vice-Presidência comercial, institucional, mercado interno, mercado externo, então tem cada uma Vice-Presidência que ela trata diretamente para a superintendência ou diretor executivo...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas nesse caso então nós podemos dizer que V.Sª é amigo de Fernando Brendaglia. Até V.Sª tinha relacionamento praticamente diário com ele.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO: Eu diria ao senhor que tenho um bom relacionamento com ele. Não teria motivo para negá-lo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O Sr. Brendaglia é associado ao IBRAF também na condição de produtor de frutas em Petrolina?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO: Não sei.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O Tribunal de Contas, em Sessão de 17 de junho de 2003, julgou irregular as contas de Brendaglia, ex-Presidente do IBRAF. O Fernando Brendaglia foi Presidente do IBRAF?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO: Foi Presidente do IBRAF.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E o condenou ao pagamento de 210 mil reais atualizado monetariamente, e acrescido dos juros pertinentes calculados a partir de 17 de outubro de 97. Ademais foi imputada a multa de 10 mil reais. Acórdão 1.293/2003. Nesse periodo V.Sª saberia dizer por que é que ele sofreu essa penalização?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO: Não. Porque uma ação do IBRAF, o IBRAF, Senador, funciona em São Paulo. Toda a minha atividade é em Petrolina. A distância é muito grande. E é uma ação institucional. Nós dedicamos aproximadamente 3 a 5% do nosso tempo à instituição. A instituição hoje tem oito vice-presidentes justamente para partilhar. Então, uma ação de uma associação independente da nossa... Em São Paulo...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Agora veja bem, segundo consta dos autos, a penalização decorreu de contratação de empresa de marketing sem o devido procedimento licitatório. Por alegada notória especialização. A mesma... O mesmo motivo alegado para se dispensar a licitação, inexigida a licitação no caso da FS3. E ainda, só para verificar, que no caso que tramita ainda no TCU outros três processos de tomada de contas especiais contra o Sr. Fernando Brendaglia. O 006775/2002-3, o 006773/2002-0, e o 006773/2002-3, conforme o relatório do TCU. Condenações do segundo trimestre de 2003. Brendaglia foi condenado ao pagamento de 548 mil, 365 reais e 71 centavos. V.Sª conhece o Sr. Fernando Brendaglia há muito tempo. Desde quando o conhece?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO: Conheço ele quando começou a trabalhar na própria VALEXPORT. Porque no fundo ele não trabalhava na VALEXPORT. Existia uma Câmara setorial da VALEXPORT chamada BGMB, Brazilian Grapes Market Board. Era os produtores de uva. Na época eu não tinha uva, não participava dela e ele era o Gerente-Executivo desta câmara setorial.

Bom, daí eu conheci ele muito levemente, quando essa Associação ela começou a criar um certo vulto, ele foi ser Diretor Executivo da VALEXPORT na gestão do meu antecessor. E ficou lá. As ações dele fora da VALEXPORT eu não tenho nenhum conhecimento, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas veja só, consta aqui nos autos da CPI que no biênio 99-2001, o Sr. Brendaglia era Presidente do IBRAF. E o senhor era Diretor.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO: Mas veja bem, diretor... Como é que você completa a diretoria do IBRAF? A diretoria do IBRAF é feita em função de importâncias do produtor rural. Por exemplo, se tem um representante do Vale do São Francisco, sempre tem representante do pessoal da maçã, que tem importância, alguma vez o representante do pessoal do papaia, do Espírito Santo, e outra vezes representante do melão de Mossoró. A ação executiva nossa lá é zero. É puramente uma ação participativa para dar uma certa importância à IBRAF na área de... Na área institucional. Agora, muito pouca gerência e participação dos diretores executivos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Agora veja só, nesse biênio, março de 2007 a março de 2009, o Brendaglia é conselheiro do IBRAF. E o senhor é Vice-Presidente.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO: Veja bem, Vice-Presidente do IBRAF porque o Presidente do IBRAF é o... Como é o nome dele, o Presidente do IBRAF... Atual. É o...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Nesse período, V.Sª manteve com ele algum relacionamento comercial ou profissional? Porque a trajetória de V.Sªs. vêm se cruzando aí. Quer dizer, então...

SR. ARISTEU CHAVES FILHO: Mas não só comigo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Não. Só quero dizer que me parece que pelo que consta de tudo que levantamos e até

pela amizade com Carlos Wilson que também era amigo de Fernando Brendaglia, que esse relacionamento com o Sr. Fernando Brendaglia... Como V.Sª disse, era uma amizade, mas... Parece ser algo assim mais... Até pela convivência que sempre vem acontecendo, algo mais profundo. Ou não?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO: Senador, olhe, veja bem, eu diria que não pelo motivo. Porque lá o produtor do vale, ele convive, eu tenho produtores que eu convivo há 20 anos, e não tenho um relacionamento profundo com eles. Lá os produtores são produtores antigos que vieram de baixo. Lá não existe, por exemplo, são produtores que começaram pequeno, como a região cresceu e foram crescendo junto com a região. Então isso aí tem vários produtores que ficaram lá... A minha relação com o Fernando Brendaglia não nego que sempre tive uma boa relação com ele, uma relação próxima, mais ou menos até 99. Daí ele saiu, foi ser Secretário do--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª telefonava para ele e recebia ligações dele? Nesse período que ele estava na INFRAERO?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO: Algumas possivelmente, sim. Agora, para tratamento... Para tratamento, talvez um assunto... Ele tem uma pequena área que ele produz... Pode ser que tenha tido alguns telefonemas. É possível que sim. Nada que eu pudesse me envergonhar disso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª, nesse período em que ele era diretor comercial da INFRAERO, se encontrou com Fernando Brendaglia com freqüência?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO: Não. Absolutamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Consta dos autos também da CPI que o Sr. Brendaglia, assim que assumiu a diretoria da INFRAERO, atuou no sentido de reduzir as tarifas de exportação de produtos pereciveis cobrados pela INFRAERO. Isso é correto? Porque nessa época o senhor era Vice-Presidente da

VALEXPORT. Na época que ele assumiu. Ou seja, ele, como... Lá na diretoria da INFRAERO, trabalhou para reduzir as tarifas de exportação de produtos pereciveis cobrados pela INFRAERO. Nessa época o senhor era Vice-Presidente da VALEXPORT. Ou seja, a medida tomada acabou beneficiando diretamente oo senhor e a muitos outros produtores. Não que eu discorde de redução de tarifa, não. Sou favorável à desoneração. Mas isso também não contribuiu para diminuir as receitas da INFRAERO? Isso aconteceu?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO: Veja bem, primeiro eu não tenho conhecimento. Explico ao senhor. 98% das exportações de pereciveis, 98,5 é feito em via marítima. 98,5. Você trobalha com transporte aéreo quantidades pequenas para o Japão, e lojas de especiarias na Europa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E Luxemburgo.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO: Não. Luxemburgo é a sede de CARGOLUX onde exporta... A fruta sai de Petrolina para Luxemburgo e lá faz um transair(F) para todos os destinos que as frutas são exportadas e negociadas pelas empresas sem a participação nenhuma de INFRAERO. Nós não temos nenhum contrato das empresas com aeroporta e nem INFRAERO. Quem tem contrato com INFRAERO são as companhias de carga. Nós temos contrato com as companhias aéreas de carga. A relaçãa com o aeroporto de cobrança de tarifa é feita pelas companhias de carga.(...).

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Agora veja só, a Controladoria-Geral da União num Relatório diz o seguinte, que o Sr. Michel Farah, sócio proprietário da empresa FS3 foi apresentado ao Sr. Fernando Brendaglia de Almeida por intermédia do Sr. Aristeu Chaves Filho, conforme informado na sede da INFRAERO os auditores da CGU. Na CGU lá eles obtiveram a informação que o contato do Sr. Fernando

Brendaglia com o Sr. Michel Farah se deu através de V.Sª. Isso consta de um relatório da Controladoria-Geral da União.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO: Mas eu, com tado respeito ao senhor--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E até posso lhe dizer que foi o motivo principal de V.Sª.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO: Perfeitamente. Eu nego completamente. Se o senhor quiser exigir as provas eu estou à disposição do senhor para voltar aqui quando o senhor achar necessório, até mesmo com as pessoas que possam provar isso. O senhor pode me chamar que eu farei uma acoreação pessoal com eles. Isso aí é uma inverdade completa, total e absoluta.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª possui algum tipo de relacionamento com Ettore Ferdinando Casoria?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO: Conheci aqui na sala de espera. Não tenho nenhum relacionamento com ele. Nem nunca o tinha visto pessoalmente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Algum funcionário da INFRAERO informou V.Sª de que a estatal estaria interessada na aquisição de software relacionado a gerenciamento de espaços publicitários nos aeroportos?

SR. ARISTEU CHAVES FILHO: Senador, eu sou empresário. Eu não entendo de aeroportos, eu não entendo de INFRAERO, eu não entendo de serviço público. Eu não entendo de administração pública. Eu trabalho com frutas. Veja bem, eu não entendo de software e não saberia nunca a necessidade que a INFRAERO poderia ter de tê-los.

Fato que merece profunda investigação é o pagamento, pela INFRAERO, de R$150.000,00 (cento e cinquenta mil reais) à VALEXPORT, em 29.01.2007. Aristeu Chaves Filho afirma que não sabe o porquê de tal pagamento, considerando que a VALEXPORT não fornece nada à

INFRAERO, mesmo porque pelo estatuto da instituição, ela nada vende ou fornece para terceiros:

> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Exatamente. Percebe-se que todas essas medidas adotadas pela INFRAERO demonstram a visível preocupação da empresa com o desenvolvimento das exportações de fruta do nordeste, mais notadamente de Petrolina. Em que pese o mérito das medidas adotadas, percebe-se nesses episódios claros vínculos entre Brendaglia, Carlos Wilson e muitas outras pessoas lá. Consta do relatório de pagamento da INFRAERO que em 29 de janeiro de 2007 a VALEXPORT recebeu a quantia de 150 mil reais como fornecedora da INFRAERO. V.Sª poderia explicar quais os contratos a VALEXPORT mantém com a INFRAERO e a que se refere a tal pagamento? V.Sª não sabe. Nessa época V.Sª já não...*
>
> *SR. ARISTEU CHAVES FILHO: É serviço?*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Tá aqui. Consta em relatório de pagamentos à INFRAERO, data de 29 de janeiro de 2007, esse ano, a VALEXPORT recebeu a quantia de 150 mil reais como fornecedora da INFRAERO. A VALEXPORT fornece à INFRAERO o quê?*
>
> *SR. ARISTEU CHAVES FILHO: Nada.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas está aqui. Pagamento. Se pagou à VALEXPORT 150 mil reais. A INFRAERO pagou no dia 29 de janeiro de 2007, 150 mil reais para fornecimento de alguma coisa à INFRAERO. Isso não existe?*
>
> *SR. ARISTEU CHAVES FILHO: Bom, eu não sou Presidente. Eu posso apurar isso e...*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A VALEXPORT será que está vendendo frutas para a INFRAERO? Pode ser. Essas coisas acontecem. Nós estamos no Brasil.*

SR. ARISTEU CHAVES FILHO: Mas veja bem, Senador. Eu acredito que não. Porque o atual Presidente é um cara seriíssimo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O atual. E mesmo o Brigadeiro também era sério. Até amanhã nós vamos conversar com o Brigadeiro para saber o que é que... 150 mil reais de fruta.

SR. ARISTEU CHAVES FILHO: É que na verdade eu ratifico com o senhor que a VALEXPORT estatutariamente ela não vende nada, ela não compro nada. Estatutariamente. Porque eu conheça o estatuto. E não custa nada o senhor até trazer esse contrato aí. Eu terei imenso prazer de encaminhar ao atual Presidente da VALEXPORT, se o senhor achar necessário, para ele entender, por escrito, e dar as devidas explicações ao senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Recebeu 150 mil como fornecedor. O contrato é... Então nós vamos pedir essa planilha de pagamento e vomos fornecer a V.Sª também. Eu estou satisfeito.

Das considerações acerca dos relacionamentos existentes

Esta CPI considera que há indícios de que o Sr. Fernando Brendaglia de Almeida tenha sido indicado para o cargo de Diretor Comercial da INFRAERO pelo empresário Aristeu Chaves Filho, que, além de amigo de longa data do então Presidente da INFRAERO, Sr. Carlos Wilson, mantinha relação pessoal e profissional de muitos anos com o Sr. Fernando Brendaglia de Almeida.

Tal indicação traria benefícios para todos os envolvidos, senão vejamos:

1. O Sr. Fernando Brendaglia de Almeida, ao assumir a Diretoria Comercial da INFRAERO, implementou uma série de medidas que beneficiou o setor exportador de frutas;

2. O Sr. Fernando Brendaglia de Almeida, enquanto diretor comercial da INFRAERO, celebrou contrato irregular com a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, despendendo cerca de R$ 20 milhões dos cofres da empresa. O Sr. Aristeu Chaves Filho aparece como intermediador do contato feito entre o Sr. Fernando Brendaglia de Almeida e o empresário Michel Farah, proprietário da empresa FS3;

3. O Sr. Aristeu Chaves Filho, empresário do ramo fruticultor, foi diretamente beneficiado pelas medidas empreendidas pelo Sr. Fernando Brendaglia de Almeida e pelo ex-presidente da INFRAERO, Sr. Carlos Wilson, que avalizaram um investimento de significativa soma de recursos (cerca de R$ 38 milhões) na modernização do aeroporto de Petrolina, base de seus negócios;

4. O ex-presidente da INFRAERO, Sr. Carlos Wilson, por sua vez, tendo como base eleitoral o Estado de Pernambuco, ao prover o desenvolvimento de um dos principais pólos econômicos de sua região, recebeu os dividendos políticos decorrentes das ações patrocinadas pela INFRAERO;

5. Um dos investidores da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, a empresa PetroBank Assessorias e Desenvolvimento de Negócios Ltda, tem negócios na região de Petrolina.

Dos sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito

Diagramas constantes de volume anexo a este Relatório revelaram alguns relacionamentos telefônicos e bancários do Sr. Aristeu

Chaves Filho, em que pese esta Comissão não ter tido acesso aos sigilos propriamente ditos do Sr. Aristeu.

Referidos diagramas explicitam a quantidade de ligações e o tempo em minutos consumido nessas chamadas. Ademais, apresentam o número de transações financeiras e o montante em reais movimentado nas respectivas operações (Diagramas 03 e 11).

Por exemplo, o sigilo telefônico revelou significativa troca de telefonemas entre o Sr. Aristeu C Filho e o Sr. Eurico Loyo (conhecido como sendo o "homem do Presidente Carlos Wilson" dentro da Infraero). Foram aproximadamente 619 minutos de conversas em cerca de 248 telefonemas. Houve, ainda, trocas telefônicas com o Sr. Fernando Brendaglia (ex-Diretor Comercial da Infraero e principal articulador para a contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda).

Novas informações incorporadas à base de dados da CPI após a diagramação, revelaram que o número de ligações entre o empresário Aristeu Chaves Filho e o Sr. Eurico Loyo cresceu para 349 chamadas, equivalendo a aproximadamente 831 minutos de conversas.

Quanto ao sigilo bancário, foi revelada transação financeira entre o empresário Aristeu Chaves Filho e o então Diretor Comercial, Sr. Fernando Brendaglia de Almeida, quando este já trabalhava na empresa INFRAERO. Em março de 2003, foram depositados R$ 5 mil na conta do então Diretor Comercial, justamente na época em que o Sr. Fernando Brendaglia tentava implementar medidas que pudessem beneficiar a região fruticultora de Petrolina.

Por fim, o Diagrama 01 explicita teia de vínculos estabelecida pela contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda.

NECESSIDADES IDENTIFICADAS

Resta necessário o acesso aos sigilos bancários e telefônicos do ex-presidente da INFRAERO, Sr. Carlos Wilson R Q Campos, e do empresário Aristeu Chaves Filho.

É necessário, ainda, o acesso aos sigilos da empresa PetroBank Assessorias e Desenvolvimento de Negócios Ltda.

ARLINDO LIMA FILHO

IRREGULARIDADES INVESTIGADAS

Na condição de empregado público, é suspeito de patrocinar, direta ou indiretamente, interesse privado perante a Administração da empresa INFRAERO, visando o favorecimento de terceiros e pessoal. Nesse contexto, suspeita-se de ter recebido vantagens financeiras de concessionário de mídia aeroportuária da INFRAERO.

INDÍCIOS COLHIDOS NOS AUTOS DA CPI

Das suspeitas de favorecimento a concessionários privados da INFRAERO

Conforme Termo de Declaração prestado pela Sra. Silvia Pfeiffer no Inquérito Policial – IPL 702/06-SR/DPF/PR, Arlindo Lima Filho recebia "comissões", por intermédio de seu filho, Jean Eduardo Lima, que trabalhou na empresa Aeromídia nos anos de 2004 e 2005.

As mencionadas "comissões" seriam contrapartida de "favores" prestados por Arlindo Lima Filho, a exemplo de informações privilegiadas e facilitação em licitações.

Declarou, ainda, que empresários interessados em anunciar seus produtos eram encaminhados por Arlindo Lima à empresa Aeromídia para tratar com seu filho Jean o acerto de "comissões". Tais valores não eram contabilizados, segundo Pfeiffer. Todavia, informou que conseguiu identificar uma dessas "comissões", registrada em nome do "Centro Cult. Italiana", no valor de R$ 3.650,00, de 17/02/2003, que foi repassado a Arlindo Lima Filho.

Pfeiffer ainda acrescentou em seu depoimento que Jean havia comentado com ela que seu pai, Arlindo Lima Filho, estaria negociando "comissão" de R$ 6 mil com as empresas Boticário e Shopping Estação, pertencentes ao mesmo grupo. Segundo Pfeiffer, as "comissões" eram pagas em dinheiro sem que houvesse qualquer tipo de registro.

Disse ainda que Arlindo Lima Filho tinha outro filho que trabalhava na empresa CODEMP SUL do Grupo Kallas, onde se praticava o mesmo esquema de "comissões".

Segundo Pfeiffer, os funcionários da empresa Aeromídia Dirceley Jaronski, Maria Eduarda e Júnior tinham conhecimento desse esquema de pagamento de "comissões".

Registre-se que todos os aspectos antes mencionados são também objeto de investigação da Procuradoria da República no Distrito Federal por intermédio do Procedimento Administrativo 1.34.001.006462/2004-29.

Das explicações apresentadas pelo Sr. Arlindo Lima Filho

Inicialmente, Arlindo Lima Filho colocou que seu filho trabalhou cerca de 11 meses na empresa Aeromídia (03/05/2004 a 06/04/2005), sendo que, nesse período, não prospectou nenhuma conta para a empresa.

Sobre a suposta "comissão" paga pelo Centro de Cultura Italiana, Arlindo juntou aos autos boleto bancário em favor da empresa Aeromidia, registro do depósito na conta da Aeromídia, bem como nota fiscal pela prestação do serviço.

Das explicações apresentadas por Carlos Alberto Carvalho

O Sr. Carlos Alberto Carvalho, a exemplo de Arlindo Lima Filho, juntou aos autos comprovantes acerca da operação realizada com o Centro de Cultura Italiana.

Todavia, acrescentou que Jean não poderia ter repassado tal "comissão", vez que só veio a trabalhar na Aeromídia cerca de 01 ano depois.

Dos depoimentos prestados à Comissão Parlamentar de Inquérito

Silvia Pfeiffer

Em reunião realizada em 21.06.2007, a Sra. Silvia Pfeiffer assim se pronunciou acerca da atuação de Arlindo Lima Filho:

> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Essas empresas são ligadas a algumas pessoas? A senhora sabe de quem? A empresa KALLAS é ligada a quem? Qual o nicho que ela tem? Ela paga por fora para quem?*
>
> *SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É, na verdade eu sei. Mas eu não tenho como provar. Mas um dos filhos do Arlindo que era do comercial do Aeroporto de Curitiba trabalhou nessa empresa também CODEMP SUL.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Que Arlindo?*
>
> *SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Arlindo que é o comercial do Aeroporto de Curitiba, Arlindo Lima Filho, os quais foram pagos também várias... feitos pagamentos para ele, a AEROMÍDIA fez vários pagamentos.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): V.Sª. pode especificar que pagamentos fez para ele n título, a que título? Ao Arlindo?*

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Do Arlindo, do comercial, sim. Foi da... um contrato de três meses da cultura inglesa, um contrato foi repassado direto ao filho dele, era funcionário da AEROMÍDIA. E através do filho dele ele recebia as comissões. E ele indicava clientes para a AEROMÍDIA através do filho dele, da mesma forma que acontecia com a Lorena, filha do superintendente hoje que é Antônio Filho de Barcelos, também trabalhava na AEROMÍDIA ou trabalha ainda, eu não sei. E ele recebia favores e, enfim, pagamentos através da filha.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Bom, então, o que a senhora afirma é que esse sistema... a senhara não pode provar o que está dizendo em relação nem ao Arlindo, ou ao Arlindo a senhora tem como provar?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tenho. Eu tenho um documento. Eu tenho da cultura inglesa o que era o... que existiu contrato, e que era repassado o dinheiro para(...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Alguma vez se pagou por fora ou sempre se depositou na conta?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: não, pagaram par fora. No caso do Arlindo era recebido em dinheiro, mas pelo filho dele dentro da empresa que era funcionário da AEROMÍDIA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Qual o nome do filho dele mesmo?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É Jean.(...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora afirmou em depoimento prestado à Polícia Federal que Carlos Alberto Carvalho teria corrompido o empregado da INFRAERO Arlindo Lima Filho, Gerente Comercial no Aeroporto Afonso Pena ao empregar o filho

dele, Jean, na empresa AEROMÍDIA, pois através do filho seriam pagas as comissões ao empregado público por favores prestados à empresa da depoente. Quais os atos praticados por esse servidor que teriam beneficiado a empresa AEROMÍDIA, o Arlindo? A senhora testemunhou alguma prática de corrupção por parte do Arlindo ou sabe quem testemunhou? A senhoro poderia falar a respeito disso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sim, o Arlindo é o contrato CULTURA INGLESA de três meses, não houve contrato com a AEROMÍDIA. Aconteceu o veiculação da publicidade. Nesses três meses eu tenho os comprovantes no valor de 3.600, 3.500 reais, repassado diretamente para o Arlindo. E o filho dele na época que trabalhava na AEROMÍDIA, ele veio conversar comigo que estava conversando com o sócio Carlos Alberto que nos contratos do BOTICÁRIO, FUNDAÇÃO BOTICÁRIO e SHOPPING ESTAÇÃO, que foram negados e também não poderia ser feito por uma questão de segurança no Aeroporto Afonso pena. E depois foram liberados também, então, pelo Íris Simões e Dr. Sabino, existem hoje esses contratos, estão lá veiculando. Ele receberia mensalmente 5 mil reais, porque o valor apresentado como garantia mínima para AEROMÍDIA era um valor baixo, no entanto, AEROMÍDIA cobraria um valor maior do anunciante e repassaria essas comissões para o Arlindo no valor de 5 a 6 mil reais mensais enquanto durasse a contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Esses cheques que a senhora tem que repassou para esses depósitos para o Arlindo?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, depósitos não. O comprovante do valor dos contratos da...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Bem abaixo do valor de mercado. É isso que a senhora está dizendo?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Na questão, agora, sim... nos contratos do shopping, desculpe, do SHOPPING ESTAÇÃO e BOTICÁRIO, eu tenho algumas propostas que foram na época, eu tenho como comprovar que era um valor muito baixo, abaixo do mercado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E a diferença era repassada ao Arlindo em dinheiro. Se pagava ao Arlinda por fora em dinheiro?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Para o Arlindo seria em torno de 5 a 6 mil por mês. Eu não sei se isso foi acertado. Eles estavam acertando com o Carlos. Mas teria também para o Íris Simões, Deputado na época, eu não sei se ainda é, para o Assessor do Presidente Fabiano Monteiro e para Antônio Barcelos, Antônio Felipe Borcelos que era o superintendente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Há algum outro esquema conduzido por Arlindo Lima Filho que a senhora saiba?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Da AEROMÍDIA eu tenho conhecimento desses...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): De fora da AEROMÍDIA a senhora tem algum outro...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Mas aí é só o que a gente houve falar, né, das concessionárias."

Pfeiffer acrescentou, ainda, ao referir-se a uma obra do Cyber Café:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem pela INFRAERO trabalhou nesse processo fraudulento?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Wilson Brandt, o engenheiro, Mário Macedo, superintendente, E do comercial Arlindo Lima Filho. (...)

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Mais ou menos, a obra do Cyber Café do Aeroporto, essa obra foi 150 mil reais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E ela se não fosse superfaturada...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: 70...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Foi superfaturada, então, em mais de 100%.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Isso. Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E esses 70 ou 80 mil a mais foram repassados a quem?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Aí foram à parte de comissões também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Para quem?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Para as pessoas da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quais são essas pessoas?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: O superintendente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora sabe quanto pagou para cada um?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, senhor. Eu não sei...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas esse valor, então, foi pago, só para repetir o nome das pessoas.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tá certo. Wilson Brandt a comissão, para Mário Macedo e Arlindo Lima.

Silvia Pfeiffer

Em 10.07.2007, a Sra. Silvia Pfeiffer novamente compareceu à reunião da Comissão de Inquérito, e voltou a comentar acerca da atuação de Arlindo Lima Filho, nos seguintes termos:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito. Em relação a Arlindo Lima Filho, gerente comercial em Curitiba, segundo o Carlos Alberto, "Silvia alegou também em seu depoimento que houve pagamento de propina para Arlindo Lima Filho, funcionário do setor comercial do INFRAERO no Aeroporto Afonso Pena. Apontou como formo de pagamento de propina a realização de repasse de valores através do filho deste, Jean Eduardo Lima. Totalmente improcedente as alegações de Silvia, posto que os valores repassados a Jean deram como contraprestação dos serviços prestados por este. Jean foi contratado em maio de 2004 e dispensado em 06 de abril de 2005, sendo que não há qualquer infração ilegal na referida contratação - Anexo VI, documentos 71 a 78. Silvia aduz que o pagamento de propina se deu com o repasse direto de valores de contrato para Jean, tratando em específico da contratação para veiculação publicitária do Centro de Cultura Italiana, o que não condiz com a verdade. Conforme documentos em anexo, se comprova que o pagamento da referida contratação se deu de forma normal, ou seja, a Aeromídia faturou, emitiu nota fiscal e recebeu através de boleto bancário, não havendo, portanto, nenhum pagamento direto ao Sr. Jean ou qualquer ato que pudesse insurgir dúvidas sobre o comportamento do citado servidor. Provavelmente tenha

esse servidor contrariado Silvia em algum intento desta junto à INFRAERO, pois só assim se justificaria a quantidade de acusações que desfilou contra o mesmo. As informações que obtivemos junto aos funcionários do Aeroporto Afonso Pena é que o Sr. Arlindo teria proibido Silvia de fotografar projetos que não eram de sua autoria como meio de proteger a criação publicitária exposta no aeroporto - Anexo VI, doc. 79 a 84. É bom lembrar que à época da referida contratação o Sr. Arlindo não era o gerente comercial, não havendo por este a prática de nenhum ato administrativo em favor da Aeromídia, conforme apuramos, sendo que mesmo após a demissão de seu filho da empresa a Aeromídia continuou a realizar contratos junto à INFRAERO, demonstrando que a relação entre essa empresa e o filho de Arlindo foi independente". O que a senhora tem a dizer a respeito?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Eu ratifico o que eu falei e isso pode ser provado ou comprovado quebrando o sigilo bancário da Aeromídia e do próprio Arlindo.

Sobre a obra do Cyber Café, reafirmou:

SRA. SILVIA PFEIFFER: Foi feito, afirmo, foi feito dentro do Aeromídia com funcionários da ... da Prefeitura. Quem coordenou foi o engenheiro Wilson, Mário Macedo superintendente, juntamente com o comerciol Arlindo. Então são empresas não ... a Aeromídia articulou essas empresas para que fizessem todo o trabalho dentro da salo de fumantes, que é todo o parte elétrica , a mobília, enfim, não a publicidade.

Carlos Alberto Carvalho

O Senhor Carlos Alberto Carvalho, em reunião realizada em 29.08.2007, assim se pronunciou acerca dos indícios de corrupção envolvendo Arlindo Lima Filho:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A Srª. Silvia Pfeiffer asseverou que V.Sª. corrompeu o Gerente Comercial do aeroporto Afonso Pena, Sr. Arlindo Lima Filho, por intermédio do pagamento de Comissão ao filho dele, Jean, que inclusive trabalhou na empresa ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS LTDA. O que V.Sª. tem a dizer sobre isso?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Eu já informei, Excelência para o senhor o respeito da contratação do filho do Jean, aconteceu em 2004, essa ação promocional que ela alega ter realizado e que esse dinheiro teria entrado direto em conta corrente, já mostrei inclusive por extrato bancário que foi uma ação promocional, o dinheiro saiu da conta da Cultura Italiana, entrou na conta da ARTE MÚLTIPLA normalmente, a nota fiscal foi expedita para ela, não teve nenhuma participação dessa pessoa, até porque ele não trabalhava lá à época.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Os sigilos em poder dessa CPI revelaram conforme a Srª. Silvia Pfeiffer denunciou dois créditos em favor da empresa ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS LTDA de 3.650 reais e 3.100 reais ocorridos em 20 de fevereiro de 2003 e 27 de março de 2003, respectivamente. Que segundo ela foram repassados ao Gerente Comercial da INFRAERO, o Sr. Arlindo Lima Filho, por intermédio do seu filho, que inclusive trabalhava na empresa ARTE MÚLTIPLA. V.Sª. poderia explicar porque motivo a empresa registrou tais ingressos como recebimento Centro de Cultura Italiana? Que tipo de contrato havia entre a ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS LTDA e o Centro de Cultura Italiana?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Na verdade cabe esclarecer que ela utilizou duas questões. Um contrato promocional, era uma campanha promocional do Centro de Cultura Italiana, pelo que me consta--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Existiu contrato.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Existiu.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Assinado e tudo mais.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO. Eu acredito que sim, Excelência. A nota fiscal foi emitida, nós apresentamos isso para o senhor, inclusive os extratos bancários que comprovam esse depósito. E ela utilizou na empresa dela, AÉREO 3Z para que o ingresso, segundo a ação promocional fosse feito através da conta da ARTE MÚLTIPLA. Mas não há nenhum repasse desses recursos para Jean ou para Arlindo. Em absoluto.

Do Resultado Final da Sindicância CGU – Processo nº 00190.010010/2007-48

A Controladoria - Geral da União remeteu a esta Comissão Parlamentar de Inquérito o relatório final do Processo nº 00190.010010/2007-48, bem como a decisão do Exmo. Sr. Ministro de Estado do Controle e da Transparência, Jorge Hage Sobrinho.

O processo foi instaurado para investigar eventuais irregularidades na contratação entre INFRAERO e FS3, bem como na suspensão do contrato, e também para apurar as denúncias feitas contra empregados da INFRAERO de favorecimento pessoal e recebimento de propina.

Incluiu-se ainda como objeto de investigação a contratação de adesivagem, com intuito de beneficiar a empresa Aeromídia Publicidade Ltda, em relação aos portões de 1 a 7 do Aeroporto de Brasília, fazendo contratação

direta, quando havia mais interessados, e por valor abaixo do preço de mercado.

Baseado nas conclusões da Comissão de Sindicância iniciada através da Portaria da CGU nº 447, de 16 de abril de 2007, publicada no DOU de 18.04.2007, e nas recomendações da Assessoria Jurídica da Controladoria-Geral da União, contidas no Parecer nº 301/2007 ASJUR/CGU/PR, DECIDIU:

(...)

Pela recomendação de que se instaure nova comissão de sindicância para aprofundar as investigações acerca das condutas dos empregados (...), ARLINDO LIMA FILHO, (...).

Dos sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito

Diagramas constantes de volume anexo a este Relatório trazem o relacionamento telefônico e bancário do Sr. Arlindo Lima Filho. Referidos diagramas explicitam a quantidade de ligações e o tempo em minutos consumido nessas chamadas. Ademais, mostram o número de transações financeiras e o montante em reais movimentado nas respectivas operações (Diagramas 04 e 22).

Pelo Diagrama 04, percebe-se relação telefônica com a empresa Aeromídia Publicidade Ltda e seu sócio, Sr. Carlos Alberto Carvalho.

Novas informações incorporadas à base de dados da CPI, revelaram novas ligações do Sr. Arlindo L Filho, a saber:

- Originou 74 chamadas para empresa Aeromídia (aproximadamente 98 minutos de conversas), sendo que 12 ligações ocorreram no período compreendido entre 20/02 e 27/03/2003;
- Recebeu 146 ligações da empresa Aeromídia Publicidade Ltda (aproximadamente 148 minutos de conversas);
- Recebeu 02 ligações do Sr. Carlos Alberto Carvalho (cerca de 26 minutos de conversas);
- Originou 08 chamadas para a empresa Centro de Cultura Italiana – alvo da denúncia da Sra. Silvia Pfeiffer (aproximadamente 10 minutos de conversas), sendo que 02 dessas chamadas ocorreram em 17/03/2003;
- Originou 07 chamadas para a Sra. Ellen Pfeiffer (aproximadamente 38 minutos de conversas), tendo recebido 17 ligações dessa Sra. (aproximadamente 52 minutos de conversas);
- Originou 01 chamada para a Sra. Hildebrandina, que consumiu aproximadamente 08 minutos;
- Originou 01 chamada para a empresa SET Sociedade Civil Educacional Tuiuti Ltda (cerca de 02 minutos);
- Recebeu 01 ligação da Sra. Emanuele Pfeiffer;

Ademais, vale registrar a existência de diversas ligações telefônicas trocadas com pessoas e empresas que constaram das denúncias apresentadas pela Sra. Silvia Pfeiffer.

Quanto ao sigilo bancário, com o objetivo de investigar a denúncia formulada pela Sra. Silvia Pfeiffer, registre-se que o mesmo

confirmou a ocorrência dos depósitos de R$ 3.650,00 e R$ 3.100,00 em 20/02/2003 e 27/03/2003, respectivamente, na conta da empresa Aeromidia. Referidos valores foram registrados pela empresa, oo controle financeiro da conta bancária, como "Centro de Cultura Italiana".

Já os registros a débito da conta da empresa Aeromídia, nesse mesmo período, em que pese não terem sido identificadas saídas para o Sr. Arlindo L Filho, revelaram movimentações que merecem ser investigadas, a fim de que se identifique o favorecido da operação e se confirme ou não a denúncia da Sra. Silvia Pfeiffer, a saber:

- Conta da CEF da empresa Aeromídia
    - Cheques 1371,1375, 1377, 1378, 1380 e 1383 todos emitidos em 28/02/2007;
    - Cheques 1451 (28/03/2003) e 1452 (31/03/2003).

Quanto às movimentações financeiras do Sr. Arlindo Lima Filho, explicitadas no Diagrama 22, até então disponibilizadas a esta Comissão, não foi possível a identificação de depósitos que confirmassem as denúncias apresentadas pela Sra. Silvia Pfeiffer. Entende-se, todavia, que algumas operações devem ser mais detidamente investigadas a fim de se confirmar a licitude das mesmas.

Vale registrar, por fim, que o Diagrama 02, anexo a este Relatório, apresenta teia de vínculos dos atores envolvidos com a empresa Aeromídia Publicidade Ltda.

NECESSIDADES IDENTIFICADAS

Compartilhar os sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito com o Departamento de Polícia Federal e o Ministério Público Federal para o prosseguimento das investigações.

CARLOS ALBERTO CARVALHO

IRREGULARIDADES INVESTIGADAS

Na condição de empresário, inclusive como concessionário de espaços para veiculação de mídia aeroportuária, é suspeito de patrocinar e intermediar interesses privados junto à Administração da empresa INFRAERO em troca da obtenção de vantagens pessoais. Ademais, suspeita-se de ter corrompido empregados da INFRAERO com o objetivo de obter vantagens comerciais junto à empresa. Por fim, há indícios de cometimento de ilícitos fiscais.

INDÍCIOS COLHIDOS NOS AUTOS DA CPI

Das suspeitas de favorecimento denunciadas

Conforme Termo de Declaração prestado pela Sra. Silvia Pfeiffer no Inquérito Policial – IPL 702/06-SR/DPF/PR, Carlos Alberto Carvalho haveria mantido relação comercial mais próxima com ela no período compreendido entre 2000 e 2004. Nesse período, teria presenciado diversas irregularidades, direta ou indiretamente relacionados à empresa Aeromídia, que resumidamente são listadas a seguir:

- Quanto a Walter Sâmara, disse que o conheceu na primeira quinzena de novembro de 2004, quando de viagem para Brasília, tendo sido oferecido a ela a oportunidade de viabilizar negócios junto à INFRAERO mediante pagamento de comissão de 10%;

- Quanto a Duda Mendonça, disse que, entre dezembro de 2003 e janeiro de 2004, foi veiculado anúncio no aeroporto de Brasília sem cobertura contratual, todavia com autorização do diretor comercial à época, Sr. Fernando Brendaglia, e anuência do superintendente do aeroporto, Sr. Marco Antônio Marques de Oliveira;

- Quanto ao Consócio CDN, disse que o Sr. Eurico José Bernardo Loyo, assessor da presidência da INFRAERO, viabilizou a realização de obra de saneamento mediante o recebimento de "comissão";

- Quanto à Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos – EBCT, disse que foi autorizada veiculação sem cobertura contratual, veiculação essa superfaturada, que beneficiou diretor da própria EBCT;

- Quanto a Antônio Filipe B Barcelos, superintendente do aeroporto Afonso Pena, disse que recebeu, direta ou indiretamente, vantagens financeiras e materiais, entre 2004 e 2005, em troca de favores prestados junto à INFRAERO;

- Quanto a Luiz Gustavo da Silva Schild, superintendente de Logística de Cargas, disse que viabilizava licitações para concessionários privados, mediante recebimento de "comissões";

- Quanto à empresa FS3 Comunicação e Sistemas, disse que pertencia, na verdade, a Fernando Brendaglia e Carlos Wilson, tendo sido a aquisição do *software* superfaturada;

- Quanto à Faculdade Tuiuti, disse que Carlos Alberto recebia "comissões" mensais em troca da liberação de alvarás e outros favores;

- Quanto a Arlindo Lima Filho, Gerente Comercial do aeroporto Afonso Pena, disse que foi, direta ou indiretamente, beneficiado financeiramente em troca de favores prestados junto a INFRAERO;

- Quanto a Mário de Ururahy Macedo Neto, ex-Superintendente do aeroporto Afonso Pena, disse que foi, direta ou indiretamente, beneficiado financeiramente, inclusive por intermédio de sua esposa, Sra. Hildebrandina Olímpia Silva Macedo, em troca de favores prestados junto à INFRAERO;

- Quanto à empresa DM Construtora de Obras Ltda, disse que Carlos Alberto Carvalho recebia "comissões" em troca de indicações para participar de licitações junto a órgãos públicos, inclusive à INFRAERO, e favores outros prestados junto à Prefeitura de Curitiba;

- Quanto a Fabiano Monteiro, assessor da superintendência da INFRAERO nos aeroportos Afonso Pena e Bacacheri, disse

que intermediava concessões de espaços da INFRAERO mediante o recebimento de "comissões";

- Quanto à empresa CIDE – Centro Integrado de Desenvolvimento Empresarial Ltda, disse que tratava-se de empresa "fantasma" constituída para receber transferências financeiras da Aeromída;

- Quanto à empresa Grandes Formatos Ltda, disse que a nota fiscal de R$ 203.530,00, juntada aos autos, é "fria", vez que os serviços não foram prestados;

Detalhes de algumas dessas denúncias serão apresentados quando da colação de trechos dos depoimentos prestados à CPI.

Ademais, a Sra. Silvia Pfeiffer, com o objetivo de dar sustentação ao que denunciava, juntou aos autos diversos documentos, a exemplo de relatórios, comprovantes de depósito, boletos bancários, cópias de *e-mails*, cópias de contratos, controles de movimentação financeira de contas bancárias, extratos bancários, atas de reunião, cópias de notas fiscias etc.

Às fls. 02/12 do volume 02 do Inquérito Policial 702/06-SR-DPF-PR, encontra-se resumo da denúncia apresentada pela Sra. Silvia Pfeiffer, que, quanto à participação de empregados da INFRAERO, registra:

- *Carlos Alberto Carvalho teria corrompido Mário de Ururahy Macedo Neto, então superintendente da INFRAERO em Curitiba, pagando-lhe mensalmente propina para: a) facilitação na assinatura de contratos publicitários de mídias veiculadas no interior do aeroporto Afonso*

Pena; b) ter conhecimento prévio dos contratos a serem firmados pela INFRAERO em caráter de urgência e, portanto, sem licitação.

- *A Aeromídia possuía um contrato de emergência com a INFRAERO;*
- *O pagamento do "mensalinho" era feito por meio da quitação de bloquetos bancários expedidos pelo Banco do Brasil contra a empresa Aeromídia e tendo como favorecido o faculdade Tuiuti;*
  - *O pagamento era efetuado para quitar mensalidades de Ana Carolina Silva Macedo, filha de Mário de Ururahy Macedo Neto e foi feito de 2002 a 2004;*
- *Também era feito pagamento em dinheiro a Mário de Ururahy Macedo Neto por meio de depósito bancário em nome de Hildebrandina Olímpia Silva Macedo, esposa do primeiro;*
- *Também recebia propina Arlindo Lima Filho, que trabalhava na área comercial do aeroporto, por meio de seu filho Jean, o qual laborava na empresa Aeromídia e recebia "comissões" para seu pai em troca de favorecimentos diversos;*
- *De forma similar, Lorena Barcelos, filha do atual superintendente da INFRAERO, Antônio Filipe B Barcellos, trabalha na Aeromídia Publicidade Ltda, e recebe "comissões" em nome de seu pai por favores prestados.*

Registre-se que a denúncia ora analisada também é objeto de investigação pela Procuradoria da República no Distrito Federal, por intermédio do Procedimento Administrativo 1.34.001.006462/2004-29.

Das explicações apresentadas por Carlos Alberto Carvalho

Inicialmente, o Sr. Carlos Alberto asseverou que o contrato firmado com a EBCT foi de R$ 182.640,00 e não de R$ 1.200.000,00 como denunciado pela Sra. Pfeiffer. Desse valor, R$ 36.528,00 teriam sido repassados para a empresa SÁ Publicidade Ltda e R$ 70.200,00 para a

INFRAERO, ficando o restante com a Aeromídia. Asseverou, todavia, que, se houve saída financeira da EBCT incompatível com os valores apresentados, a empresa Aeromídia nada tinha a explicar sobre isso.

Sobre os contratos firmados entre a Aeromídia e a INFRAERO, denunciados como irregulares, assim se manifestou, resumidamente, o Sr. Carlos Alberto Carvalho:

- Quanto à construção de Cyber Café no aeroporto Afonso Pena, asseverou que a única participação foi a exploração de uma única ação promocional nesse espaço;

- Quanto ao contrato com o Boticário, asseverou que seguiu a tramitação normal;

- Quanto ao túnel de desembarque, asseverou que em momento algum ficou o referido espaço reservado à Aeromídia sem anunciante;

- Quanto aos portões 1 a 7 do aeroporto de Brasília, colacionou trecho de depoimento da Sra. Pfeiffer na Controladoria Geral da União, onde asseverou que não houve facilitação de qualquer espécie para a obtenção do contrato;

- Quanto aos portões 8 a 10, asseverou que não houve qualquer interferência política.

Com relação aos supostos pagamentos de propina, assim se manifestou:

- Quanto aos depósitos na conta da Sra. Hildebrandina, asseverou que não tiveram origem na Aeromídia, mesmo porque, à época deles, o Sr. Mário Ururahy já não era mais superintendente do aeroporto Afonso Pena. Ademais, asseverou que os depósitos decorreram de dívidas contraída por Pfeiffer em razão da aquisição de jóias;

- Quanto ao pagamento de mensalidades da Faculdade Tuiuti, apresentou recibo emitido pela Sra. Pfeiffer no valor de R$ 1.691,10 (valor igual à soma dos boletos juntados por Pfeiffer), dando a entender que a referida despesa foi contraída em caráter pessoal;

- Quanto ao depósito na conta de Luiz Gustavo da Silva Schild, asseverou que o Sr. Schild não exercia atividade que guardasse relação com atividades desenvolvidas pela Aeromídia. Ademais, juntou extratos da Aeromídia para demonstrar a inexistência de movimentação compatível ao denunciado;

- Quanto ao pagamento de "comissões" a Lorena, filha de Antônio Filipe B Barcellos, asseverou que os únicos pagamentos havidos decorreram de contrato de estágio;

- Quanto à entrega de motocicleta a Antônio Barcellos, juntou documentos que mostram que o próprio Bracellos a adquiriu;

- Quanto ao pagamento de "comissões" a Jean, filho de Arlindo Lima Filho, asseverou que os únicos pagamentos havidos decorreram de contrato de estágio. Ademais, o fato denunciado pela Sra Pfeiffer ocorreu 01 ano antes da entrada de Jean na Aeromídia.

Ademais, com o intuito de sustentar a defesa apresentada, o Sr. Carlos Alberto Carvalho, por intermédio de advogada por ele constituída, juntou diversos documentos aos autos desta CPI.

Dos depoimentos prestados à Comissão Parlamentar de Inquérito

Com vistas a evitar repetições desnecessárias, cabe registrar, por oportuno, que as referências aos episódios acerca dos supostos "benefícios" financeiros recebidos por empregados da INFRAERO deixarão de ser mencionados, ao menos em detalhe, nesta oportunidade, vez que estão registradas nas respectivas fichas desses empregados. Nesta oportunidade, registraremos episódios outros, relacionados direta ou indiretamente à Aeromídia, supostamente eivados de irregularidades e que também foram denunciados pela Sra. Pfeiffer.

Silvia Pfeiffer

Em reunião realizada em 21.06.2007, a Sra. Silvia Pfeiffer assim se pronunciou:

Quanto à obra do Cyber Café

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O serviço de engenharia teve algum contrato com a INFRAERO?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Teve. Teve na sala de fumantes, na verdade, era da AEROMÍDIA, mas foi um contrato aonde a AEROMÍDIA não apareceu porque não podia, não tinha... não estava habilitada para aquele serviço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem executou?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Foram funcionários e pessoas ligadas à Prefeitura de Curitiba.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas eram, então, por inter... a AEROMÍDIA quem fez a execução, mas outros assinaram o contrato. É isso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não. A AEROMÍDIA na verdade, ela... essa sala de fumantes, esse Cyber Café, ela ia fazer a exploração da publicidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sim.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tá certo. Mas a reforma toda de engenharia...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Acabou a AEROMÍDIA também fazendo.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, ela conduziu juntamente com a INFRAERO e essas pessoas ligadas à Prefeitura de Curitiba, de engenharia, que foram levadas até a empresa para que fizessem o orçamento. E apareceu, na verdade, uma outra empresa, mas a AEROMÍDIA que estava junto conduzindo com engenheiro da INFRAERO, superintendente da parte comercial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem foi que... essa obra foi superfaturada?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Essa obra foi. Foi e não teve também licitação e a carta Convite que teve que eles pediram, engenheiro do INFRAERO na época, que três empresas... quem coordenou isso foram todos os funcionários da AEROMÍDIA, a pedido até do meu sócio, foi ele quem coordenou. Três cartas convites aonde com preços diferenciados e quem ganhava era a menor. Mas foi direcionado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem pela INFRAERO trabalhou nesse processo fraudulento?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Wilson Brandt, o engenheiro, Mário Macedo, superintendente. E do comercial Arlindo Lima Filho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E qual o ano?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Foi em 2002/2003, porque foi uma obra...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E como é que a Prefeitura entrou nisso? E quem entrou?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Porque a Prefeitura ela tinha... são funcionários da Prefeitura, né, na área do urbanismo que coordenaram todo esse processo, mas dentro do AEROMÍDIA, a pedido do meu sócio na época, do sócio da empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem era o sócio da senhora?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Carlos Alberto Carvalho, sócio também do Cássio Taniguchi

Quanto ao túnel de desembarque do aeroporto de Curitiba

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Certo. Então, primeiramente o senhora poderia falar sobre esse contrato de Curitiba. O que ele foi? Quanta foi? Quem se pagou... a senhora pode?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tá certo. O pagamento dele, na verdade, é o seguinte. Esse contrato ele tinha um anunciante e esse anunciante depois foi cancelado o contrato com ele. Então, o espaço estava liberodo não podendo estar sem publicidade, isso consta no contrato da INFRAERO, por mais de 30 dias, 60 dias. No entanto, ele permaneceu lá, a AEROMÍDIA não poderia ter, já foi um contrato em função de ser um espaço nobre, várias empresas queriam o espaço para anunciantes. E não foi... não foi aberta uma licitação. Então...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Desse do túnel...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Do túnel de Curitiba.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL GO): Certo.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ficou com a AEROMÍDIA. Quando saiu o anunciante que estava, a AEROMÍDIA deveria colocar uma publicidade lá, seguindo o contrato da INFRAERO em no máximo 60 dias. E não foi. Ela foi, ficou pagando uma garantia mínima, porém irregular na INFRAERO. Aí depois entrou o anunciante já com um preço de contrato também, um preço apresentado que é menor, né, o preço da garantia mínima que era um preço bem maior do que a gente estava, do que a AEROMÍDIA na época pagava para a INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Qual que foi a irregularidade nesse contrato?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não houve licitação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sim.

Quanto aos Correios

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E a AEROMÍDIA? Como é que a AEROMÍDIA entrou nesse contrato do Correio?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Apresentou um projeto. Ah, dos Correios?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): É...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Esse é um contrato que na época a empresa, agência ela tinha conta dos Correios. Mas perdeu em novembro. E, então, não poderia controtar nenhum tipo de publicidade. E contratou da AEROMÍDIA três meses de publicidade no Aeroporto de Brasília e do Galeão e pagou um milhão e 200.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E disso quanto foi pago por foro a alguém? Se foi.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Segundo Adilson Sá foi pago uns 30%, mais ou menos, para um dos diretores dos Correios.

Quanto ao aeroporto de Brasília

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Em relação ao contrato de concessão de uso de área nº 022004002005 no Aeroporto de

Brasília. A senhora relatou à Polícia Federal que em primeiro de fevereiro de 2004 foi assinado um contrato entre a INFRAERO representada pelo Diretor Camercial Fernando Brendaglia de Almeida e pela superintendente de relações comerciais Maria Gonçalves Chaves...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Márcia. Desculpa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Márcia. Ok.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Desculpa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Márcia Gonçalves Chaves, e a AEROMÍDIA representada pela depoente. Havia previsão de pogamento mensal de 20 mil reais com prazo de 36 meses iniciando-se em dois de fevereiro de 2004 e finalizando em primeiro de fevereiro de 2007. O objeto do contrato seria publicidade de terceiros através de adesivos transparentes em todo o anel e corredor do satélite norte do terminal de passageiros do Aeroporto Internacional de Brasília.

Houve pagamento de algum valor, entrega de algum bem ou concessão de qualquer vantagem indevida a Fernando Brendaglia e Márcia Gonçalves Chaves? Houve alguma ilegalidade ou irregularidade na contratação da AEROMÍDIA? Como é que isso aconteceu?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Esse contrato é irregular. Por ser uma área nobre aonde nunca tinha ainda tido uma exploração da publicidade, esse contrato era... não houve uma licitação irregular. E várias empresas que estavam disputando esse espaço para seus anunciantes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Muito bem. Se pagou alguma coisa? Quanto se pagou? E se pagou a Fernando Brendaglia e Márcia Gonçalves Chaves.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu não tenho conhecimento. Eu não sei se foi pago, o quanto foi pago. Mas o contrato que era da DUDA já recebia, ele foi instalado, ele foi executado em janeiro mesmo antes de ser, do contrato acontecer, assinado. E saiu no Diário da União em no início de fevereiro. Mas o adesivo já tinha sido instalado em janeiro sem contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito. Então, quando saiu, quando o contrato foi assinado, na realidade ele já havia sido, vinho sendo executado ontes.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato. Autorizado pelo Fernando Brendaglia. É Márcia Chaves. (...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito. A senhora falou que a AEROMÍDIA recebeu da empresa de Duda Mendonça para veicular publicidade da BRASIL TELECOM junto aos portões de 1 a 10 do Aeroporto de Brasília. Nesse caso a AEROMÍDIA havia comprado sem licitoção os espaços que vendeu para anunciante de Duda Mendonça.

A senhora disse que não sabia da irregularidade relativamente a falta de licitação em razãa de que desconhecia a existência de outra empresa concorrente que tivesse interesse no mesmo espaço. Circunstância que ensejaria licitação e que só veio a saber depois por reclamação das empresas META 29 e CHEBLI? CHEBLI.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato. (...)

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Nesse contrato, nesse contrato dos portões de 1 a 7, o que eu percebi depois que a DUDA liberava PIs(F) para recebimento da AEROMÍDIA desde dezembro. desde outubro de 2003. E sendo que, na verdade, o contrato aconteceu, a execução somente em janeiro no Aeroporto e saiu no Diário Oficial da União somente em fevereiro, era um contrato conturbodo. Eu acha que teria...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora sabe qual o valor firmado entre AEROMÍDIA e a INFRAERO? Qual o valor do contrato?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sim. 60... gira em torno de 60 mil... 60 mil reais mês, aproximado.

Quanto à DM Construtora

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pois não, pode sim. Claro. Sem problema. Pode sim.

Em relação a DM Construtora a senhora afirmou na Polícia Federal que a empresa a DM Construtora teria sido favorecida em licitações da INFRAERO mediante pagamento de propina. Quais as obras que a empresa DM Construtora teria executado e que servidores da INFRAERO teriam recebido vantagens? Qual o vínculo existente entre a empresa DM Construtora e a AEROMÍDIA? Possui provas desses fatos?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Entre a DM e AEROMÍDIA dois contratos, inclusive, um assinado por mim. Vários contratos eu assinei, mas essa negociação foi com o Carlos Carvalha, então, eu só assinei o contrato. Até por ter uma procuração. É um contrato de consultoria de obras de 7 mil reais por mês. Esse contrato sumiu. Eu não consegui nem em cartório acesso e ele está em um dos cartários de Curitiba, de registro do imóvel, títulos de documentos, desculpe, e eu tenho um contrato deles somente esse que eu consegui de obras que a AEROMÍDIA ela teria 5%, 10% de obras, INFRAERO e também as que tivessem na cidade de Curitiba envolvendo a Prefeitura de Curitiba.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem receberia vantagem?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: A AEROMÍDIA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E quem da INFRAERO levaria vantagem com isso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: As pessoas...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora já mencionou.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: No caso o Gustavo Schild que foi um pagamento antecipado, né.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora sabe qual o valor desse pagamento?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Foi o de 20 mil.

Quanto ao Consórcio CDN

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Em relação ao Sr. José Bernardo Loyo. A senhora afirmou em depoimento prestado à Policia Federal que Eurico José Bernardo Loyo seria o homem da mala, do então Presidente da INFRAERO Carlos Wilson, e que o mesmo cobraria comissões sobre contratações e concessões de obras que Eurico teria acertado comissões com o Presidente da empresa DUCTOR que juntamente com a CEMBRA Engenharia e NOVACON farmariam a consórcia CDN que foi contratado pela INFRAERO para execução de obras. O que a senhora quis diz quer a expressão "homem da mala"?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ele era conhecido assim como "homem da mala" do Carlos Wilson dentro da INFRAERO pelos acertos que fazia de arrecadação de... de dinheiro para a campanha do Presidente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora presenciou algum ato de corrupção ou teve conhecimento dessas pessoas, Eurico José Bernardo Loyo e Carlos Wilson?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: O Eurico no contrato do Consórcio CND, eu tenho até os documentos, eu passei, gostaria que fosse possível tirar umas cópias, tirar uma cópia. Nesse contrato seria cobrado 10% da DUCTOR e do consórcio.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Qual o valor do contrato? A senhora se lembra?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não lembro não, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Então, outro, nesse caso específico, nessa obra 10%. A obra qual era?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Era do Goleão, do saneomento do Galeão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Essa obra não chegou a acontecer, a senhora disse

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu não tenho conhecimento porque depois disso... eu tenho alguns documentos que eu apresento. Mas eu não tenho conhecimento se essa obra foi executado porque segundo o Eurico ele me falou: "Não, agora a negociação é diretamente com o Presidente da DUCTOR".

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem é o dono da DUCTOR?

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Senador Demostenes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pois não.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): João Pedro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pois não, João Pedro.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Só para precisar nesse ponto aí. Em que ano se deu a obra do saneamento do Aeroporto do Rio de Janeiro? Em que ano se deu? Só para...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: No ana que... eu não sei se essa obra aconteceu.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Não, eu quero saber o ano.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Das tratativas foi em 2003, se a obra...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Eu estou falando, a pergunta é envolvendo corrupção.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Certo.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): E quem era o Presidente da INFRAERO quando da obra do saneamento?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Da obra do saneamento, Eurico Loyo. Cobraria 10%.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Não, não, o Presidente da INFRAERO. Eu quero precisar isso. O ana da obra do saneamento e quem era o Presidente da INFRAERO?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Carlos Wilson. 2003, eu não sei se essa obra aconteceu. O que estava conversando com o engenheiro Eurico era para que se viabilizasse essa obra no Aeroporto do Galeão e seria cobrado 10% de propina dessa obra.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Senadar Demostenes é importante precisar isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pois não.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Que eu tenho informações que a obra de saneamento foi feito na gestão do Sr. Francisco Perrone. Vou precisar isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Que antecedeu o Carlos Wilson.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito. Depois...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Obra de saneamento...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O senhor pode até juntar que isso é importante. Quem é o proprietário da... o Presidente da empresa DUCTOR?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu não lembro o nome.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): CEMBRA Engenharia?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Marcelo Stephanes e César... não lembro o sobrenome também. Mas é Marcelo Stephanes. Eu até juntei,

Excelência, documentos da CEMBRA que do contrato na época o que eles estavam reivindicando junto a INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): NOVACON?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Também não conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Além dessas obras quais as outras que teriam sida feitas de farma irregular?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Esse Consórcio CDN eu não tenho conhecimento de mais nenhum.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ou isoladamente pela DUCTOR, pela CEMBRA, pela NOVACON?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não conheço.

Quanto a Walter Sâmara

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora pode mencionar que acordos?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Posso. Um deles citado, então, pelo Valter Sâmara.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem é Valter Sâmara?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Valter Sâmara, eu cito no meu depoimento, na verdade é um cartorário de Ponta Grossa o qual eu o conheci, eu o conheci em uma viagem e que ele me... na época ele insistiu que eu fosse até o Planalto com ele para falar com a Mônica, Secretária pessoal do Presidente Lula, que tudo que eu quisesse dentro, que a

AEROMÍDIA precisasse dentro da INFRAERO ela receberia, acertasse com ela 10% de Comissão ao Partido PT.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Explica isso ai novamente, por favor.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Nessa viagem...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Só para saber. [risos] Então, a senhora... o Bruno Reis... ele é que levou a senhora?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, não. Valter Sâmara é amigo pessoal do Presidente Lula, quando encontrei, inclusive, ele está sempre em Brasília numa casa aonde acontece... eu não sei se está nessa casa, eu acho que não está mais com a ANOREG. Ele é diretor da ANOREG.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O que é que é ANOREG?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É Associação dos Cartorários, né.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ah, sei...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Essa casa é no Lago Norte aonde foi feita a festa de aniversário da Mônica, Secretária do Lula, aonde foi feito um jantar para a Dª. Marisa. E o práprio Presidente chegava no... de barco, de lancha, acesso a essa casa.

Então, eram feitas várias feitas lá. E o Valter Sâmara na época, nos encontramos numa viagem, quando eu o conheci de Curitiba à Brasília, me convidou para ir num churrasco, final do ano de 2004 e estavam presentes lá vários cartorários, realmente, do Brasil. E nesse final de ano teve um jantar da ANOREG no hotel... no... como é agora, não lembro do nome... Blue Tree, que eu também compareci. E nessa época ele me falou, o que eu

quisesse, qual era a minha área, o que é que eu fazia, publicidade em Aeroporto, se eu precisava de alguma coisa. Eu falei: Tenho vários contratos que estó em andamento, mas até hoje eu não precisei de política para resolver nenhum, a não ser, claro, o sócio da empresa na época que resolvia tudo através da política.

Então, nessa época ele me falou, ele insistiu, eu estava hospedada no Hotel Manhattan, ele insistiu várias vezes que fosse até o Palácio com ele falar com a Mônica, Secretária, então, do Presidente da fazer acerto. O que eu precisava, o que a empresa precisasse dentro da INFRAERO eu não a procurei. Seria 10%, pagaria para ela para o PT.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora foi?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O Valter Sâmara que disse isso para a senhora.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Mas ele teve um problema também em outubro no Aeroporto de Brasília. Ele foi preso e não consta esse registro com 80 mil reais. E ele declarou, e isso... pessoas, várias pessoas sabem. Foi um dia antes do último debate do... da política... Prefeito em 2004.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Bruno Reis quem é?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Chefe de Gabinete.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O que é que ele... qual o esquema dele que a senhora conheceu?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Segundo Sâmara a Mônica poderia mandar como mandava vários ofícios para o Bruno também. Se quisesse, conseguisse até um emprego ou colocar uma pessoa na Diretoria Comercial da INFRAERO para que ela articulasse, ajudasse, enfim, na diretoria os contratos.

Quanto à empresa FS3 Comunicacao e Sistemas

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora afirmou à Polícia Federal que a empresa FS-3 Comunicação e Sistemas que assinou contrato com a INFRAERO para comercialização de espaços publicitários nos aeroportos brasileiros seria de fato de propriedade do diretor da INFRAERO Fernando Brendaglia de Almeida e do ex-Presidente da INFRAERO Carlos Wilson tendo sido constituída contudo utilizando-se de laranjas como sócios. Que provas a senhora possui pora fazer essa afirmação? A FS-3 era de fato ou é de fato de Fernando Brendaglia e Carlos Wilson?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Provas eu não tenho. Eu tenho funcionários da própria INFRAERO que afirmavam isso, conforme eu citei, que a empresa era de Fernando Brendaglia e Carlos Wilson como eles eram sócios também em outra atividade, né.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Qual a outra atividade?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Uma fazenda de frutas tropicais em Petrolina.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem são essas pessoas que falaram isso ou quais são? A senhora pode nominar essas pessoas?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Posso. No caso da FS-3 também a ABMA é a Associação Brasileira da Mídia Aeroportuária, isso existe lá. Tem conhecimento disso, mas é Mariângela Russo, o próprio Mário Macedo, falavam... O Gustavo Schild que é muito ligado ao Fernando Brendaglia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Eles diziam abertamente isso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Abertamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Falaram para a senhora?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ainda em relação ao contrato firmado pela INFRAERO com a empresa FS-3 Comunicação e Sistemas a senhora sabe de alguma irregularidade no procedimento de contratação dessa empresa?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É uma obra aonde, segundo o que se tem de documentação até que eu prestei um depoimento também para o CGU, essa obra foi superfaturada em 26 milhões e...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Foi superfaturada em 26 milhões?!

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Que obra?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, a obra não, é FS-3, um software, desculpe, essa obra. Esse contrato, né.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Foi dispensa de licitação?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora tem mais... em relação a FS-3, além desses contratos de 26 milhões com dispensa de licitação para adquirir um software?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora tem mais alguma em relação a FS-3 alguma outra irregularidade?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É. Eu fui procurada por um concessionário na época para... Ele gostaria, ele até pediu que eu viesse falar com o diretor Fernando Brendaglia porque eles apresentaram a CODEMP, KALLAS apresentou para eles, na época foi até documentado um orçamenta, ou uma proposta para o mesmo software em 15 milhões, no entanto, foi adquirido por 26 milhões pela INFRAERO.

Então, ele queria me entregar o documento e pediu que eu viesse falar com o Diretor Comercial para saber se... o que é que houve, o que é que aconteceu que não foi contratado por um preço menor?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O preço foi exorbitante, então?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Foi. (...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O que... a senhora conhece alguma irregularidade praticada por eles em relação a FS-3?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: A gente... Todos nós temos conhecimento na época, então, eu concessionária, como Procuradora da AEROMÍDIA que era um contrato irregular, que esse contrato não poderia existir, enfim, porque não teve licitação e também é um contrato superfaturado. É esse o conhecimento que eu tenho da FS-3. Nunca operei um software deles.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O valor do contrato para aquisição do software para gerenciamento de mídia Aeroportuária por inexigibilidade junto a empresa FS-3 Comunicoção e Sistemas Ltda foi de 26 milhões, 840 mil 520 reais e 82 centavos, tendo sido pagos aproximadamente 20 milhões de reais. A cláusula referente a bônus no valor de 6 milhões e 600 mil não foi paga e é objeto de contestação do Ministério Público Federal. Por ser profunda conhecedora do ramo de mídia Aeroportuária a senhoro afirma que o software fornecido pela empresa FS-3 está superfaturado?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ah, sim. Isso é de conhecimento. (...).

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora tem conhecimento de empresas que possuem softwares semelhantes no mercado?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora disse que a ABMA por intermédio de Mauro Chemale do Grupo KALLAS, CODEMPIC Sul ofereceu a INFRAERO uma proposta de software semelhante de aproximadamente 15 milhões, que na sua visão já era superfaturado. Como a senhora soube dessa proposta?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ele esteve em Curitiba e ele me chamou para uma reunião aonde ele fez esse comentário e o que ele discutia era exatamente issa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O próprio Mauro Chemale?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Como a senhora... todos os concessionários souberam que a INFRAERO iria adquirir um software para administrar as suas vendas de midia aeroportuária? Ou isso foi mais ou menos oculto? Os concessionários todos ficaram sabendo que a INFRAERO ia adquirir esse software?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, havia só comentários. Ninguém tinha certeza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Por que ele foi adquirido da FS-3? Essa empresa foi criada especificamente para essa contratação... sem essa contratação, não tinha experiência na área, portanto, a senhora sabe por que se resolveu adquirir de umo empreso que foi criada naquela oportunidade sem experiência e com dispensa em licitação?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não sei. O que se... o que se falava era que a filha do Brendaglia ela estava nessa FS-3, não o nome, não participava, mas ela tinha participação oculta, né.

Quanto ao estacionamento de Belo Horizonte

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Em relação aos estacionamentos. A senhora afirmou em depoimento prestado à Polícia Federal que Carlos Alberto Carvalho atuaria ainda no favorecimenta de

empresas interessadas em obter concessões de exploração dos estacionamentos da INFRAERO em diversos Aeroportos. De que forma daria o favorecimento dos empresórios, a esses empresários? Quais os funcionários da INFRAERO envolvidos e se pode citar casos concretos em que teriam sido firmados contratos de concessão de direito de exploração de estacionamento favorecendo determinada empresa mediante pagamento de propina?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, eu não... não tenho, a elaboração, se aconteceu, eu não sei. Mas o Deputado Íris Simões juntamente com Fabiano Manteiro estiveram na AEROMÍDIA em reunião, então, com vários documentos da INFRAERO, inclusive, de um estacionamento em Curitiba que o que a AEROMÍDIA precisasse teria como eles facilitarem. E esse estacionamento que foi pedido da DM era o estacionamento aqui de Curitiba. Eu também não sei se foi feito algum acerto, se realmente a DM depois teve a concessão desse estacionamento. Mas foi a pedido da a DM, aliás, me desculpe, o estacionamento em Belo Horizonte. Tá certo? O estacionamento do Aeroporto de Belo Horizonte, a pedido da a DM, de um amigo do Presidente da DM, gostaria que o Carlos Carvalho intercedesse.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O Sr. Giovano Conrado Fantin.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Fantin.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora confirma a afirmação feita à Polícia Federal de que os Deputados Íris Simões e Carlos Simões e também Fabiano Monteiro, Assessor da superintendência da INFRAERO nos Aeroportos Afonso Pena e Bacacheri tentaram negociar a concessão que já era da empresa AIN ESTACIONAMENTO LTDA--

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Confirmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Afirmando os nominados que poderiam retirar dessa empresa referida concessão, entregar a AEROMÍDIA mediante o pagamento de 10% sobre o valor do contrato, no caso 396 mil reais?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Confirmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Como é que se deu isso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Numa reunião na AEROMÍDIA, esses documentos, inclusive, que é...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O Deputado esteve lá?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Esteve lá.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Íris Simões?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Esteve.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem é Carlos Simões?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É o irmão dele, é Deputado Estadual.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O Fabiano Monteiro?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É o Assessor do Presidente da INFRAERO no Aeroporto de Curitiba.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E eles foram lá pedir, então, a concessão da AIN e pagariam 10% de propina se a concessão fosse a AEROMÍDIA e o contrato era num valor de 396 mil reais?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É. Eu não lembro o valor do contrata. Mas ele levou, eu anexei a documentação junto à Polícia Federal, porque na verdade levou uma pasta de documentos e essa pasta está na AEROMÍDIA.

Então, este estacionamento, como esse estacionamento também se quisesse eles poderiam agilizar para que saísse, então, da empresa e o AEROMÍDIA tivesse a concessão, e 10% de pagamento. Mas nessa ocasião estava só o Deputado Íris Simões.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Muito bem. Além da senhora quem mais estava presente, além desses mencionados.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Funcionários.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quais funcionários?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Dirce Legioronski(F) da AEROMÍDIA e o Júnior que esteve lá o Deputado Íris Simões e o Fabiano Monteiro juntamente com o Carlos Carvalho.

Silvia Pfeiffer

Em 10.07.2007, a Sra. Silvia Pfeiffer novamente compareceu à reunião da Comissão de Inquérito e voltou a comentar acerca das supostas irregularidades, nos seguintes termos:

Quanto aos Correios

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sr. Presidente, Sr. Senador, Sra. convidada, Sra. Advogada. Eu pedi, Sr. Presidente, que passasse essa fita, ela está um pouco inaudível, mas na parte que interessa vem confirmar uma parte da conversa travada entre a Sra. Silvia Pfeiffer e o Sr. Adilson Silva, porque ontem, ou melhor, na sexta-feira foi divulgado o resultado da concorrência nº 600 008/2006 da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos. Nessa conversa, como todos puderam ouvir, se prestaram atenção, é dito pelo Sr. Adilson que a Giovani iria ganhar a licitação dos Correios, e ontem saiu o resultado, realmente a Giovani ganhou a licitação de uma das contas. Ela ficou em segundo lugar, mas a 3P Comunicações Ltda., que ficou em primeiro nesse invólucro nº 2, conta 3, acabou fazendo a opção, porque ela também ficou em primeiro lugar numa outra conta, pela outra conta, e a Giovani acabou levando. É óbvio, a Giovani, eu tenho informação também, que ela está impugnada por ter apresentado uma documentação errada, que é sanável e pode haver recurso, mas no mérito a Giovani realmente levou a conta. Então eu queria saber da Sra. Silvia Pfeiffer, primeiro: quem é o Sr. Adilson Silva?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Ele é gerente da Sá Publicidade, é uma agência que está há sessenta anos no mercado de Brasília.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Como é que ele tinha acesso a esse tipo de informação que acabou se confirmando muito depois?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Porque essa agência trabalha só com GDF, então ele tem várias informações, além dessas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): GDF não tem nada a ver com os Correios?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Não, mas ... dos Correios, porque exatamente esse contrato, que foi um contrato irregular, que não poderia acontecer no mês de ... no ano de ... no ano passado, ele já tinha essa informação e me falou até várias vezes, que eu pedia a documentação desse contrato irregular para entregar na Polícia Federal, ele não me passou porque ele falou que eu poderio vir a trabalhar com a Giovani.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO: [pronunciamento fora do microfone]

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Exatamente, mas isso o senhor não tem, né? Bom, GDF que a Sra. quis dizer, é o Governo do Distrito Federal ou --

SRA. SILVIA PFEIFFER: Governo do Distrito Federal, porque a agência dele é uma agência de publicidade, de mídia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Então tem tinha também acesso --

SRA. SILVIA PFEIFFER: Vários contratos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): -- às informações dos Correios?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Que não ele não tem nada a ver com GDF. Ou a Sra. está falando de GDF como Brasília de um forma geral?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Exatamente, como Brasília.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Porque o GDF, tecnicamente, é o Governo do Distrito Federal. Então vou informar a V. Exª, Sr. Presidente, que a Polícia Federal já, nesse instante, requisita essa documentação, a fita, para fazer um novo inquérito policial ocerca dessa licitação. A depoente afirmou à Polícia Federal que, "no que se refere ao contrato irregular feito entre a INFRAERO e a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos - ECT, afirma a declarante que no final do ano passado a conta publicitória da ECT pertencia à Agência Giovani, com sede em São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília. Que a Empresa Giovani perdeu a conta da ECT tendo em vista o término do contrato. Que conteúdo, mesmo sem contrato, a Agência Giovani de Brasília pegou, ou melhor, pagou a Aeramídia exatos R$ 1.200.000,00 a fim de que a Empresa Aeromídia veiculasse o material de propaganda da ECT nos aeroportos de Brasília e Rio de Janeiro. Que o contrato firmado entre a Agência Giovani e a Aeromídia foi de três meses, que foi pago à Aeromídia o valor de R$ 1.200.000,00, sendo que desse valor 50% deveria ser pago à INFRAERO como garantia mínima. Que, contudo, foi destinado à INFRAERO um valor bem aquém, algo não superior a R$ 80.000,00. Que a cláusula de insegurança mínima de 50% é prevista em contrato da INFRAERO com as empresas. Que ficou sabendo desse superfaturamento por meio de Adilson Silva, gerente da empresa Sá Publicidade em Brasília. Que parte do valor superfaturado foi destinado a um das diretores da Empresa de Correios e Telégrafos em Brasília. Que a declarante não sabe dizer quanto foi destinado a este e nem quem seria tal diretor, mas com certeza aquele que é responsável por autorizar o contrato. Que a declarante não possui qualquer documento acerca dessa transação, porém, afirma que possui uma fita de

uma conversa pessoal que manteve com Adílson Silva em Brasília, onde ele reconhece as irregularidades narradas pela declarante".

A declarante afirmou à CPI, perguntada por mim: E a Aeromídia, como é que a Aeromídia entrou nesse contrato do Correio? Apresentou um projeto. Ah, dos Correios? É, esse é um contrato que na época a empresa agência, ela tinha a conta dos Correios, mas perdeu em novembro, e então não poderia contratar nenhum tipo de publicidade, contratou da Aeromídia três meses de publicidade, no aeroporto de Brasília, do Galeão, e pagou R$ 1.200.000,00. E disse quanto foi paga por fora a alguém, se foi? Segundo Adilson Sá foi pago uns 30% mais ou menos para um dos diretores dos Correios. Aí pergunta o Sr. Presidente Tião Viana: O Advogado da depoente está esclarecido que só tem uma cópia dessa fita, foi gravada por ela mesma, então eles vão ficar, vão reproduzir e mandar outra via das documentos, entregues da mesma forma, serão devolvidos e ficaremos com a cópia. Aqui está o cadastro da Sá Publicidade, diz a Sra. Silvia Pfeiffer. É uma empresa de Brasília. Também há um documento. Esse daqui é um fax aonde comprova também o pagamento de BV, que é Bonificação por Volume, que também é irregular pela própria agência de publicidade. Qual agência, Giovani? Giovani Brasília. Também tem contrato irregular? Foi o contrato dos Correios que foi contratado, ela tinha, ela perdeu a conta dos Correios em dezembro e fechou um contrato com a Aeromídia nos aeroportos, novembro, dezembro, janeiro de 2007, agora 2006, certo? E esse daqui é ligado a quem e pago a quem, a Sra. sabe? Então, esso é que é a ligada a Adilson.

Na verdade isso é só ... eu estou lhe apresentando que é uma cobrança, que eles cobram BV, que é a Bonificação por Volume, Agência Giovani, que isso é irregular, isso é proibido. Então é o que eles cobram, mas a Giovani, juntamente com a Sá Publicidade e a Aeromídia, nesse contrato dos Correios, passaram 30% para o diretor, um dos diretores dos Correios. Perfeito. A Sra. afirmou em depoimento prestado à Polícia Federal que no

final do ano de 2006 a conta publicitária da empresa de Correios e Telégrafos pertencia à Agência Giovani. A Empresa Giovani havia perdido a canta da ECT tendo em vista o término do contrata. Todavia, mesmo sem contrato, a Agência Giovani de Brasília pagou a Aeromídia exatos R$ 1.200.000,00 para que a Empresa Aeromídia veiculasse o material de propaganda do ECT nos aeroportos de Brasília e Rio de Janeiro. O contrato firmado entre a Agência Giovani e a Aeromídia foi de três meses. Foi pago à Aeromídia um valor de R$ 1.200.000,00, sendo que desse valor 50% deveria ser pago à INFRAERO, um valor como garantia mínima. Contudo, foi destinado à INFRAERO um valor bem aquém, algo não superior a R$ 80.000,00. Havia, no entanto, cláusula de garantia mínima de 50% prevista em contrato da INFRAERO com as empresas. Parte do valor superfaturado foi destinado a um dos diretores da ECT em Brasília. Pelo que a Sra. afirmou em depoimento prestado à Polícia e à INFRAERO, teria deixado de receber R$ 520.000,00. Nessa época, quem respondia por esse contrato na INFRAERO? Acredito que era a área comercial do Galeão e de Brasília, área comercial. A Sra. já disse que 30% foram pagos a um diretor da ECT? Exato. Quem? Não tenho conhecimento. Em decorrência disso, Sr. Presidente, procedi a análise da fita entregue pela depoente e gostaria de aprofundar algumas questões. Pelo que depreendi da análise efetuada, apesar de não muito claro nos diálogos analisados, nesse processo havia quatro relações contratuais, quatro relações contratuais. Na primeira tem a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos de um lado e a Agência de Publicidade Giovani do outro. Na segunda tem a Agência de Publicidade Giovani de um lado e a Empresa Sá Publicidade do outro?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO). Na terceira tem a Empresa Sá Publicidade de um lado e a Aeromídia do outra?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Na quarta tem a Empresa Aeromídia e a INFRAERO do outro. É isso?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Exato, é isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Portanto, a Sá Publicidade funcionaria nesse contexto como representante da Aeromídia na mercado de Brasília, ou seja, seria responsável pela negociação em nome da Aeromídia dos espaços publicitários mediante remuneração. É isso?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Resumidamente, no caso concreto sob análise, a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos veiculou anúncios por intermédio da Giovani, que por sua vez fez uso de um representante concessionário de mídia aeroportuária, Sá Publicidade, para viabilizar a veiculação do anúncio em espaços publicitários adquiridos pela empresa Aeromídia mediante remuneração à INFRAERO. V. Sa. já respondeu, mas eu pergunto: foi passado à Sra. que essa licitação, que foi aberta ontem, que quem ganharia uma das contas era a Giovani?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem lhe passou essa informação?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Adilson Silva.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Isso foi passado quando?

SRA. SILVIA PFEIFFER: É ... em dezembro de ... desculpe, em janeiro de 2007. Janeiro ou fevereiro, quando eu estive em Brasília.

SR. PRESIDENTE SENADOR TIÃO VIANA (PT-AC): Desse ano?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Sim, de 2007, quando eu gravei a fita.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pelo que eu entendi a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos liberou, em novembro de 2006, antecipadamente, R$ 1.200.000,00 à Agência Giovani para veicular anúncios durante os meses de novembro e dezembro de 2006 e janeiro de 2007. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Tal procedimento foi totalmente irregular, vez que a lei proíbe pagamentos antecipados, além do que não havia contrato entre a Empresa Brasileira de Correios e telégrafos e a Giovani a respaldar a serviço a ser prestada. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Uma vez que o contrato expirou em novembro de 2006?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A Sra. saberia informar se a Agência Giovoni emitiu alguma fatura de quanto e quando?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Não sei informar não, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Em conseqüência Giovani contratou a Aeromídia por intermédio de seu representante Sá Publicidade para viabilizar a veiculação do anúncio.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Vez que a Aeromídia comercializava espaços publicitários adquiridos da INFRAERO. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Uma vez que a INFRAERO recebeu R$ 80.000,00 por mês da Aeramídia pela seção dos espaços, conforme depoimento da Sra. à Palícia Federal, a INFRAERO, ao término dos três meses, recebeu o montante de R$ 240.000,00. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Uma vez que o percentual da Agência de Publicidade Giovani foi de 20%, R$ 240.000.00. mais uma Bonificação de Volume de 10%. R$ 120.000.00. a Giovani ficou com o montante de R$ 360.000,00. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora saberia se parte desse valor foi repassado a algum diretor dos Correios, conheceria alguém que sabe?

SRA. SILVIA PFEIFFER: O próprio Adílson Silva, que ele fala em 30% que foi repassado para um diretor dos Correios.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Portanto, se retirarmos R$ 1.200.000,00, as parcelas da Agência Giovani, R$ 360.000,00, e a INFRAERO R$ 240.000,00, sobraram R$ 600.000,00 para a Aeromídia. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Acontece que na fita entregue pela senhora, o seu interlocutor, Sr. Adilson Silva, gerente da Agência Sá Publicidade em Brasília, diz que 20%, R$ 240.000,00, teriam sido destinados a essa empresa representante da Aeromídia. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Por que foram destinados R$ 240.000,00 para a Sá Publicidade?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Eu posso esclarecer?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pois não.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Esse contrato, ele já foi ... ele foi executado, inclusive ele foi fechado no final de 2006, quando eu já não estava mais na Aeromídia. Então todas essas informações me foram passadas dentra da própria INFRAERO e com o Sr. Adílson. Então esses valores, tados esses ... é ... a própria Sá pode, com documentos que estão na Sá, que o Adílson ameaçou através de um telefonema que iria queimar todos os documentos, mas podem ser encontrados lá.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Que relação haveria entre a Sá Publicidade e a Agência SMP&B, de Marcos Valério, na conta publicitária dos Correios, conforme consta da fita que a senhora entregou?

SRA. SILVIA PFEIFFER: A Sá tinha uma ligação forte com a Duda Mendonça, com a SMP&B. Faziam alguns contratos, enfim, eu não ... não me recordo bem, mas com a Duda Mendonça, com certeza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E com a Agência Giovani, que relação haveria?

SRA. SILVIA PFEIFFER: De ... de publicidade, de trabalhos publicitários.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora saberia se parte desse valor foi repassado a algum diretor dos Correios?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Não sei não, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas o Adilson afirmou isso para a senhora?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Afirmou, afirmou em fita, e não quis nem me repassar os documentos na época.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Portanto, retiradas todas as deduções dos R$ 1.200.000,00 originais, R$ 360.000,00 para a Giovani, R$ 240.000,00 para a INFRAERO e R$ 250.000,00 para a Sá Publicidade, restaria à Aeromídia uma remuneração pela comercialização do espaço publicitário de R$ 360.000,00. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ocorre que o contrato previa uma garantia mínima de 50% para a INFRAERO. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Essa garantia corresponderia a R$ 240.000,00. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Portanto, em tese, pelas regras contratuais, 50% para cada parte, a remuneração da Aeromídia deveria ter gerado em torno de R$ 240.000,00. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Segundo o seu ex-sócio, o Sr. Carlos Alberto Carvalho, a remuneração da Aeromídia foi de R$ 182.640,00. Portanto, retirada a remuneração da Aeromídia, haveria uma sobra de R$ 120.000,00, ou seja, 10% do total repassado, ou cerca de R$ 180.000,0, se considerarmos correta a informação do seu ex-sócio. Esse valor teria sido repassado a alguém da INFRAERO? Alguém saberia algo a respeito? O valor oficiol que a Aeromídia recebeu foi de R$ 182.000,00, só, ou seja, teve uma parte que sumiu.

SRA. SILVIA PFEIFFER: É.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pode ter sido repassado em propina para alguém?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Pode, pode, pode ter sido na própria INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas a senhora não tem conhecimento disso?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Não, não tenho conhecimento, mas é um contrato de três meses, um contrato onde os espaços solicitados e que esteve lá a publicidade. esses espacos não eram liberados. (...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ele diz: a exemplo dos absurdos denunciados por Silvia estaria um contrato tido como irregular no valor de R$ 1.200.000,00 firmado entre as empresas Aeromídia e os Correios para veiculação de material publicitário nos aeroportos do Rio de Janeiro e de Brasilia, quando na verdade o valor foi de R$ 182.640,00, conforme se demonstra no Anexo I, documento 1 a 8. Na verdade o que foi esclarecido é que dos R$ 1.200.000,00 liberados para a ABCT, a Aeromídia ficou com R$ 182.640,00. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto. Eu estou prestando só atenção, eu estou entendendo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Portanto, após analisar o fito entregue pela senhora, concluo que dos R$ 1.200.000,00 liberados pelo ABCT, R$ 360.000,00 ficaram com a Giovani, 20% mais 10% de BV, R$ 240.000,00 ficaram com a Sá Publicidade, 20%, R$ 240.000,00 ficaram com a INFRAERO, três de R$ 80.000,00, três parcelas de R$ 80.000,00, e R$ 182.640,00 ficaram com a Aeromídia. Correto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Correto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Para quem foram destinados os cerca de R$ 180.000,00 restantes?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Excelência, eu não posso realmente falar porque eu já não estou e não estava mais nessa época dentro da Aeromídia. Eu fui expulsa da empresa no final de 2004, eu tenho o documento, a B.O. que comprova isso. Essas informações me vem da Sá Publicidade juntamente ... eu também quero apresentar, juntar mais documentos envolvendo a Duda, a Agência de Propaganda Duda, pagamentos por serviços não prestados à Aeromídia em contratos com a INFRAERO.

Quanto ao aeroporto de Brasília

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): -- Pagamento por serviço prestado ... mas pagamento por serviço não prestado?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Exato. Eu sempre fiz a parte comercial, mas desde o momento que eles entraram na minha empresa, o Secretário Carlos Alberto Carvalho, eu perdi o controle total. Então a parte comercial era minha e a parte de criação. Esses contratas, eles existiram, eles foram executadas três meses após o inicio do pagamento das PIs aa Duda Mendonça. São dois contratos no aeroporto de Brasília e que eu tenha aqui as provas, eu posso juntar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Esses contratos foram pagos, mas os serviços não foram realizados?

SRA. SILVIA PFEIFFER: É.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): É isso?

SRA. SILVIA PFEIFFEK: Eu posso esclarecer. Três meses antes de assinar com a... com a INFRAERO, a Aeromídia com a INFRAERO, já estavam sendo liberadas PIs para pagamentos para a Aeromidia. (...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Do contrato dos portões 1 a 7, satélite do aeroporto de Brasília, diz o Sr. Carlos Alberto: "estranhamos o apontamento de irregularidade pela Sra. Silvia nesse contrato, considerando depoimento da mesma na Controladoria Geral da União (fls. 353 do processo), a mesma questionada pelo sindicante respondeu da seguinte forma: pergunta 34A: Se a depoente sabe informar quem fez a proposta comercial para adesivagem dos portões de 1 a 7 no aeroporto de Brasilia? Respondeu que é o Aeromídia, sendo que nesse contrato quem tratou foi a depoente. O Sr. Carlos Alberto teve ciência da contratação. Pergunta 35A: Se a depoente se recorda de ter pracurado o Sr.

Fernando Brendaglia visando a comercialização desse espaço por ter dificuldade na contratação com o aeroporto de Brasília? Respondeu que sim, que a dificuldade era porque se tratava de um projeto diferenciado, referente a um espaço nunca antes comercializado, necessitando do aval do Setor de Operações e Segurança. A situação foi resolvida em contato com o Dr. Fernando, Mariângela, Márcia Chaves e o Sr. Evaldo, sendo que a resolução - isso daqui ele está falando a respeito de V. Sa.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Sim, desculpe.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sendo que a resolução demorou um pouco, tendo em vista a necessidade de apresentação de documentação e projeto. Quanto ao contrato, se compromete a encaminhar uma cópia a esta Comissão. Não foi pedida ou dada qualquer vantagem aos representantes da INFRAERO - então lá na CGU V. Sa. teria afirmado o contrário -, restando patente que não houve qualquer envolvimenta político ou facilitação de funcionários para a realização do contrato em questão - Anexo V, documentos 1 e 2. O que V. Sa. tem a dizer a esse respeito?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Existem os pagamentos que eu já passei para juntar, do contrato, que são as Pis, de pagamento do projeto ainda não instalado e três meses antecipados desse contrato, está certo, de 1 a 7, e... desculpe, daí eu -

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Não foi pedido ou dada ... V. Sa. afirmou que com relação aos contratos dos portões 1 a 7, satélite do aeroporto de Brasília, quando depôs na Controladoria Geral da União, que não foi pedida ou dada qualquer vantagem aos representantes da INFRAERO.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Sim, eu não tenho conhecimento, nesse contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas V. Sa. veio aqui dizer que os contratos --

SRA. SILVIA PFEIFFER: -- É irregular.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas por que ele é irregular?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Porque não foi feito licitação. Esse contrato, não foi feito licitação. Existiam mais empresas interessadas, e esse contrato, ele realmente demorou um bom tempo. A pessoa da Concessionária Meta 29, foi passado uma outra área para ele, inclusive pelo Dr. Fernando, para que ele não ... não fizesse o pedido dessa mesma área para não entrar em licitação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Isso quer dizer o seguinte: é --

SRA. SILVIA PFEIFFER: -- Esse contrato é irregular.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): É irregular, mas por que faria um controto irregular se a senhora mesma disse que não foi pedido ou dada qualquer vantagem para os representantes da INFRAERO?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Mas aí estão as PIs de pagamento, que eu já apresentei para juntar, da Duda Mendonça. Eu não tenho conhecimento o porquê as Pis, três meses antes, a Aeromidia já recebeu sem estar o projeto executado. (...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sra. Silvia Pfeiffer, Sr. Presidente, Sr. Senador, Sra. depoente, Sra. Advogada. Continuando com as afirmações do Sr. Carlos Alberto, após as declarações que V. Sa. aqui prestou, ele disse a respeito do contrato dos portões 8 a 10 do aeroporto de Brasília. "Silvia alega que este espaço lhe foi negado e

posteriormente liberado para a Aeromídia. Acerca dessa afirmativa, o peticionante não tem conhecimento de que houve referido pedido por Silvia. Todovia, há que se questionar as razões da negativa apontada por Silvia, posto que a cessão de espaço está vinculado a algumas condições cadastrais, sendo comum também que o espaço não cedido pela INFRAERO, em dado momento, venha a ser cedido em momento posterior dependendo do projeto que é opresentado. Não houve qualquer interferência política, sendo que Silvia não tem como provar o que alega, principalmente porque não mais estava na empresa. Seu interesse era tão somente concorrer através da Empresa AERO 3-D de sua filha Ellen, com espaços e projetos desenvolvidos pela Aeromídia, não alcançando intento na sua pretensão". O que a senhora tem o dizer sobre isso?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Eu já entreguei, Excelência, para a juntada, a negativa da INFRAERO dos portões de 8 o 10, que foi negado para a Aeromídia, e após isso, em 2004, e em 2005 executaram o projeto. Eu já juntei.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Para a própria Aeromídia?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Para a própria Aeromidia. Excelência? (...)

SRA. SILVIA PFEIFFER: Não, os contratos de publicidade, em áreas como dos portões de 1 a 7, é uma área que nunca teve nenhum contrato, não foi executado nenhum controto. Teria que ser feita a licitação, e digo: META 29 e CODEMP queriam o mesmo espaço, EXEBLI(F) de Belo Horizonte, empresas interessadas no mesmo espaço, assim como em Curitiba, no túnel do desembarque, a Aeromídia e a Viamais.

Quanto à empresa CIDE

SRA. SILVIA PFEIFFER: Certo. Eu tenho também, eu gostaria de juntar um pedido de uma solicitação e uma transferência de dinheiro da conta da Aeromidia para outra empresa da Sr. Carlas Alberto Carvalho – CIDI(F), que não são... essas não são as minhas assinaturas. A Aeromidia transferindo para a CIDI(F). A empresa foi aberta alguns meses antes dele entrar na sociedade da Aeromidia.

Quanto à empresa Grandes Formatos

SRA. SILVIA PFEIFFER: Excelência, eu gostaria também de juntar. Eu vejo como um problema sério envolvendo cartórios, que é uma nota fria de trabalho, de serviços não executados, um cartório autenticou uma nota fria em Curitiba com pagamento pelo Sr. Carlos Alberto Carvalho de R$ 3.000,00. Essa é uma nota de serviços que não foram prestados no aeroporto de Brasília, é uma nota para esquentar dentro da INFRAERO. A empresa é de Luziânia, e as assinaturas da Sr. Carlos Alberto Carvalho e o contador. Adulteração do balancete --

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): R$ 203.000,00. Esse serviço não foi prestado?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Foi só para esquentar.

SRA. SILVIA PFEIFFER: É, e foi autenticado em cartório de Curitiba não a nota original, só a cópia, o fax, que a Aeromidia recebeu somente o fax, e está adulterado inclusive no bolancete da Aeromidia, a qual eu peço também, por favor, para juntar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Isso em que ano foi, Sra. Silvia?

SRA. SILVIA PFEIFFER: 2004.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): 2004.

Quanto a Walter Sâmara

SRA. SILVIA PFEIFFER: Essa nota também, o medo do Sr. Carlos Alberto Carvalho é que denunciasse essa nota, porque envolve Walter Sâmara, que é diretor da ANOREG, que autorizou essa autenticação nessa nota que foi para esquentar dentro da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Essa de Luziânia, que V. Sa. entregou?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Exatamente, onde Walter Sâmara tem uma fazenda inclusive nessa cidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL GO): Luziânia.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Eu não conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): É aqui colado. (...)

SRA. SILVIA PFEIFFER: Depois das minhas denúncias, Mônica Bargas ou Mônica Zerbinato foi afastada ou foi demitida como secretária pessoal do Presidente Lula e isto está em manchete, eu já entreguei para a juntada. O Walter Sâmara me falou: "o que você precisar da Mônica, secretária pessoal do Presidente Lula, 10% é para o partido PT", na Casa da ANOREG, no Lago Norte, aqui em Brasília, num jantar com todos os cartorários, inclusive o Presidente da ANOREG, que é de Curitiba, isso no final de 2004, e tem também como prova Mauro, que era uma pessoa que estava junto, o qual o Walter Sâmara nomeou diretor do Banco Popular, estava presente nessa conversa.(...)

646

Se a quebra desse sigilo bancário telefônico houver eu tenho certeza que essas provas vão aparecer, inclusive do Walter SÂmara. O que eu falo também do Walter Sâmara é a própria nota, que é a autenticação com autorização dele, uma nota fria, no cartório de Curitiba.

Quanto ao Cyber Café

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Construção da sala de fumantes no aeroporto Afonso Pena, cybercafé. Diz o senhor Carlos Alberto: "no que se refere a essa obra salientamos que a denúncia é totalmente improcedente, haja visto que não realizamos qualquer ação relativa à obra em questão e muito menos que destacamos funcionários da Prefeitura de Curitiba para a realização de projetos ou serviços relativos ao assunto. Já solicitamos junto à superintendência da INFRAERO-Curitiba certidão de inteiro teor do processo em questão juntamente com a listagem das pessoas". O que a senhora tem a dizer sobre isso?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Foi feito, afirmo, foi feito dentro da Aeromídia com funcionários da ... da Prefeitura. Quem coordenou foi o engenheiro Wilson, Mário Macedo superintendente, juntamente com o comercial Arlindo. Então são empresas não ... a Aeromídia articulou essas empresas para que fizessem todo o trabalho dentro da sala de fumantes, que é toda a parte elétrica , a mobília, enfim, não a publicidade.

Quanto ao Boticário

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O contrato em questão, agora sobre O Boticário, "o contrato em questão foi firmado pela Aeromídia e O Boticário e teve seu trâmite de forma normal. Iniciou pelo setor comercial da superintendência da INFRAERO Curitiba e tramitou pelos demais áreas do órgão. Teve como interlocutor a Sra. Silvia, conforme documentos anexos, não havendo nenhuma participação de funcionários lotados na sede da administração da INFRAERO Brasília e tampouco a

participação de políticos que pudessem interferir sobre o referido projeto - Anexo III, documentos 1 a 5". O que a Sra. tem a dizer sobre a afirmação do Sr. Carlos Alberto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Me foi negado realmente, eu apresentei a proposta para a INFRAERO, encaminhei do O Boticário e foi negado, e eu tenho os documentos. E depois, isso em 2004, e em 2005, nessa vinda do Deputado Íris Simães, juntamente cam o Carlos Alberto Carvalho, sentaram com o Dr. Sabino, Presidente interino na época, com a autorização do Carlos Wilson, que era o Presidente, e assinaram esse contrato. Esse contrato só saiu em 2005. Eu tenho os documentos.

Quanto ao túnel de desembarque do aeroporto de Curitiba

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Túnel de desembarque do aeroporto Afonso Pena, Curitiba. Diz o Sr. Carlos Alberto: "No que se refere ao túnel de desembarque do aeroporto Afonso Pena, a Sra. Silvia disse que houve irregularidade e que essa consistiu no fato do referido espaço ter ficado reservado para a Aeromídia por mais de sessenta dias após o encerramento do contrato com o anunciante, vindo a empresa, somente após esse prazo, a apresentar novo anunciante, afirmando que isso é vedado por normas contratuais e legais da INFRAERO. O espaço em questão foi inicialmente explorado pela Aeromídia para publicidade das Faculdades Tuiuti do Paraná, com contrato firmado em junho de 2001 e encerrado em junho de 2002 conforme documento em anexo. Posteriormente, somente em julho de 2003, foi firmado novo contrato de concessão com a INFRAERO referente ao túnel de desembarque, conforme documento em anexo, não tendo havido a manutenção do referido espaço

em favor da Aeromídia, conforme afirma Silvia, frise-se, sem qualquer embasamento probatório, nem tampouco demonstrando a qual norma se refere. A final é importante informar a essa CPI que a INFRAERO tem como prazo usual um período de exatamente sessenta dias para trâmite de extratos contratuais. Da mesma forma não houve a apresentação de outras empresas interessadas no espaço, posto que a requisição de espaço para a mídia, em aeroportos, se formaliza por escrito, o que não ocorreu, tanto que a Sra. Silvia não menciona de forma clara o nome de nenhuma empresa, nem tampouco junta documentos que demonstrem o pedido formal do referido espaço por outros interessados, muito menos demonstra qual o prejuízo que a administração da INFRAERO teve em relação ao assunto, considerando que os valores contratados estão indevidamente quitados - Anexo IV e documentos 1 e 2". O que a senhora tem a dizer sobre isso?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Houve sim a empresa ... mais uma empresa interessada, havia mais concessionárias. Este é o contrato. Garantia mínima paga de R$ 2.400,00, sendo que o anunciante paga, isso está em contrato com a Aeramídia, R$ 8.000,00, inicialmente R$ 8.000,00 mês. Posso juntar?

Carlos Alberto Carvalho

O Senhor Carlos Alberto Carvalho, em reunião realizada em 29.08.2007, assim se pronunciou acerca dessas denúncias:

Quanto à empresa DM Construtora de Obras Ltda

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Vou passar as denúncias feitas pela Srª. Silvia Pfeiffer. A primeira denúncia: A Srª. Silvia Pfeiffer asseverou que V.Sª. recebia propina da empresa DM CONSTRUTORA DE OBRAS LTDA em troca de favorecimentos em licitações. Eu pergunto a V.Sª., V.Sª. saberia dizer se a empresa DM

CONSTRUTORA DE OBRAS LTDA executou algum contrato para a INFRAERO? Se executou, quais e onde?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Ela não executou nenhum contrato para INFRAERO e nem para a Prefeitura de Curitiba durante o mandato do Prefeito [ininteligível].

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ela participou ao menos de processo licitatórios da INFRAERO?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Acredito que não. Não tenho esse histórico, mas acredito que não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Nós temos aí cópia de dois processos licitatórios da DM CONSTRUTORA de processos licitatórios na INFRAERO.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: O senhor poderia me informar às datas, Excelência?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Poderíamos passar para ele inclusive as cópias para que V.Sª possa utilizar-se depois em sua defesa.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Pois não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Outro fato. A partir dos documentos disponibilizados por V.Sª, constatamos o existência de dois contratos firmados entre a empresa DM CONSTRUTORA DE OBRAS LTDA e a empresa ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS LTDA. O primeiro contrato assinado em 12 de março de 2003 tem por objeto a prestação de serviço de consultoria e Assessoramento técnico na área de obras e serviços. Já o segundo contrato, assinado em 13 de março de 2003, tem por objeto a prestação de serviços de Assessoria em operação

comercial notadamente sobre a contratação de obras e serviços de terraplanagem, estrutura pré moldada, obras civis, instalações, sistemas e equipamentos a serem executados e instalados na implantação do Parque Jóquei Shopping, junto ao GRUPO SONAE. Eu pergunto: Por que razão uma construtora afirmaria contratos de consultoria e assessoramento na área de obras, com a empresa voltada para a área de midia aeroportuária? Qual a expertise da ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS LTDA para prestar esse tipo de serviço?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Na verdade foi o primeiro contrato de consultoria. Eu fui Secretário de Urbanismo de Curitiba, tenho essa expertise já na minha formação, e... Mas nós não tínhamos nenhum contrato comercial em relação à consultoria. Esse contrato foi todo tabulado e foi agenciado pela Silvia. O senhor pode até perceber que as assinaturas dos contratos foi feita por ela. Porque quando nós percebemos que essa construtora detinha, ela estava passando informações que poderia gerar à construtora uma expectativa daquilo que nós não poderíamos cumprir, exigi que fosse feito no contrato de consultoria. Qual era o contrato de consultoria? A empresa poderia obter junto conosco algumas informações relotivas. Porque isso é um empreendimento privado.

Então, na verdade nós tentaríamos, foi essa a proposta da Silvia, auxiliar a empresa em toda aquilo que ela... Toda aprovação desse projeto junto ao empreendedor que era o GRUPO SONAE.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Muito bem. Mas só para então reafirmar. A empresa de V.Sª. não tinha ao menos no contrato social, na sua constituição, entre os seus objetos ou seus objetivos prestar consultoria e assessoramento na área de obros.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Tinha sim, Excelência, o nosso contrato social já tem esse escopo de objeto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Em ambos os contratos, quem assina em nome da empresa ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS LTDA é o própria Sílvia Pfeiffer. Portanto, ela tinha conhecimento que estava a pactuar. Correto?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Perfeitamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual o valor pactuado nesses contratos?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Sete mil reais por mês.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quanto à empresa ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS LTDA recebeu efetivamente com esses contratos?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Excelência, eu não tenho essa informação de plano, mas eu posso remeter ao senhor. Porque como era contrato, foi feito nota fiscal, está totalmente escriturado eu posso remeter essas informações contábeis ao senhor numa oportunidade que o senhor me permitir.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A parcela era de 7.500 mensais.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Isso mesmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. poderia nos explicar a que título à empresa ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS LTDA recebeu cerca de 165 mil reais da empresa DM CONSTRUTORA DE OBRAS LTDA nos anos 2003 e 2004? 10 parcelas de 7.500 reais, uma parcela de 15 mil reais e outra parcela de 75 mil reais, conforme informações obtidas na declaração de Imposto de Renda retido na fonte.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Excelência, esses dois, os repasses eu posso afirmar que não são esses. Esses valores não conferem. Os valores que nós recebemos foram mensais de 7.500 reais. Eu não tenho essa informação desses dois valores que o senhor está me passando, excedentes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Nós temos também, vamos passar para facilitar.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Eu agradeceria.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Muito bem. Mas as informações que nós temos da declaração de Imposto de Renda retido na fonte, vou repetir para V.Sª. É de que eram 10 parcelas de 7.500, essas que V.Sª. mencionou. Mas existe uma parcela adicional de 15 mil reais e outra parcela de 75 mil reais.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Eu tenho a impressão que esse 75 mil deve ser algum erro. Porque deve ser 7.500 reais também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas pagaram imposto em cima de 75.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Retido na fonte da empresa?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Retido na fonte. Temos a documentação. Também vamos repassar tudo isso para V.Sª.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Eu agradeceria, porque essa informação eu não tenho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. conhece os senhores Edy, engenheiro da DM Construtora em Curitiba?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Só de vista. O relacionamento deles era com a Sílvia Pfeiffer.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E Joel, responsável pela DM CONSTRUTORA em São Paulo?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Nunca vi, Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. solicitou a Srª. Silvia Pfeiffer que apresentasse ao Sr. Paulo Dites, Superintendente de Obras e Engenharia da INFRAERO?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não conheço o Sr. Paulo, nunca tive nenhuma relação cam ele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. conhece o Sr. Adair Cabral?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ele foi funcionório da Prefeitura de Curitiba?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Foi Diretor de Edificações da Prefeitura Municipal de Curitiba.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Foi seu subordinado?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Foi meu subordinado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ele tem algum vínculo com o GRUPO SONAE?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Ele tem vinculo com o GRUPO CONCREMAT.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): As obras do GRUPO SONAE eram administradas pela empresa CONCREMAT?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Acredito que sim. Mas é importante também, Excelêncio, uma segunda informação. Essa obra não aconteceu. Essa obra era um shopping na antiga hípica de Curitiba que acabou tendo... o grupo acabou desistindo de executar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Constam dos autos dessa CPI também que o Sr. Adair Cabral foi Diretor da empresa CONCREMAT empresa essa que detém vários contratos com a INFRAERO. Sendo que alguns são objetos inclusive de investigação.

Então, nós temos também nos autos, podemos também passar para sua defesa, cópias de que a CONCREMAT, empresa da qual Sr. Adiar Cabral que era seu subordinado, foi Diretar, de que ela detêm vários contratas com a INFRAERO. Ou teve várias contratos com a INFRAERO alguns inclusive objetos de investigação.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Mas nenhuma relação conosco, Excelência. Porque o Adair e a CONCREMAT é um grupo grande, talvez da natureza dos seus serviços--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas era subordinado a V.Sª.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não, ele era subordinado antes de entrar no GRUPO CONCREMAT. Ele foi subordinado, depois ele foi, ele trabalhou no Governo Lehner como Diretor de Esportes do Governo do Estado e nós não tivemos mais nenhum vinculo funcionol.

Registre-se que a empresa DM Construtora de Obras Ltda participou da Concorrência nº 005/DAAG/SBRJ/2003 para as obras no aeroporto de Santos Dumont/RJ, fazendo parte de um Consórcio que agregava ainda as Construtoras Abapan Ltda e MPD – Engenharia Ltda.

O mesmo Consórcio participou, ainda, da Concorrência nº 003/DAAG/SBGO/2003 para as obras no aeroporto de Goiânia.

Já na Concorrência nº 013/DAAG/SBMQ/2003, para as obras no aeroporto de Macapá, a Construtora DM também participou, todavia em Consórcio apenas com a Construtora Abapan Ltda.

Quanto à empresa Grandes Formatos Ltda

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Segundo a denúncia feita pela Srª. Silvia Pfeiffer contra V.Sª, nessa denúncia ela assevera que a nota fiscal nº. 00066 emitida pela empresa GRANDES FORMATOS LTDA em favor da empresa ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS LTDA no valor de 203 mil, 530 reais que essa nota é fria. V.Sª. tem como nos explicar se essa nota era fria ou autêntica?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Excelência, eu estou tentando rastrear o porquê dessa informação dela e o porquê dessa nota. Porque a nossa empresa não tem nem a condição contábil mensal de absorver uma nota de 203 mil. É uma empresa que fatura menos que isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então a nota é fria.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: A nota não foi usado para nada. Essa nota não está escriturada, não está contabilizada. Ela juntou essa nota numa Ação Civil Pública que ela move contra a minha pessoa no Paraná,

nós pedimos perícia porque junto com a nota ela juntou um balancete e a perícia do balancete já aprovou. O Juiz não autorizou a perícia da nota, nós estamos insistindo na perícia da nota, e a perícia do balancete contábil já foi... a perícia já sentenciou que essa, que o documento é falso. A assinatura é falsa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. então não conhece essa empresa GRANDES FORMATOS LTDA?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Eu conheço a empresa. A empresa prestou alguns serviços para AEROMÍDIA, mas serviços pequenos. É uma empresa de adesivagem. É uma empresa, por exemplo, que nós vamos fazer uma adesivagem em algum aeroporto, ela vai e faz o serviço de instalação. Ela nem tem como... Essa nota é completamente fria.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. se lembra da data da nota?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não lembro, Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Lá consta que tipo de material teria sido adquirido?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: São serviços de adesivagem, se eu não me engano, mas essa nota não é da empresa, não é... Não pertence à contabilidade da empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A data da operação. V.Sª. conhecia a empresa, mas falava com o proprietário do empresa?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Nunca falei com ele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. ligou para empresa?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Nunca liguei para empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas consta da quebra de sigilo telefônico três ligações entre V.Sª. e essa empresa nos dias 19... Entre os dias 19 de novembro de 2004 e 3 de dezembro de 2004.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Do meu telefone comercial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Telefones de V.Sª.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: É bom esclarecer que o senhor está com a quebra do sigilo do telefones comerciais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Perfeitamente.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: E esses telefonemas foram feitos pela sede da empresa. Provavelmente pela Sílvia. A Sílvia tinha contato com a empresa GRANDES FORMATOS.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas de qualquer forma vou passar para V.Sª. também essa documentação que nós temos. A nota fiscal juntada aos autos indica que a sede dessa empresa é em Luziânia, Goiás. Isso é correto?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não sei. Excelência. Eu não conheço a empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Por que V.Sª. adquiriu esse material em Luziânia, ou demais outros materiais em Luziânia?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Esse material da nota não foi adquirido, Excelência. Essa noto juntada, as tronsações que nós temos é que eles fazem serviços para a AEROMÍDIA. Eventualmente, por exemplo, um serviço de adesivagem que eles venham aplicar no aeroporto Juscelino Kubitschek é mais fácil, eles que já são nossos fornecedores. Agora, onde é a sede da empresa deles nunca me atentei.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A terceira denúncia--

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: O contato que temos com eles é por telefone.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas V.Sª. nunca--

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Nunca fiz nenhum contato com eles.

Quanto à Faculdade Tuiuti

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A Srª. Silvia Pfeiffer V.Sª. recebia propina da empresa SETE SOCIEDADE CIVIL EDUCACIONAL, TUIUTI. Segundo ela, a empresa ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS LTDA emitia notas em favor da empresa TUIUTI semente causa da dívida. Pergunto: O que V.Sª. tem a nos explicar sobre essa denúncia?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Nós já juntamos para o senhor, Excelência, a questão da TUIUTI, e vale uma explicação aí. A TUIUTI nós temos aí mais ou menos em torno de 20 cheques emitidos da empresa e da

Sílvia Pfeiffer para... resgatados da Universidade de Tuiuti. As duas filhas dela estudavam lá. Então nós firmamos com a Universidade de Tuiuti um contrato de permuta por veiculação publicitária para que a gente pudesse esgotar essa dívida junto da... Dívida da Silvia Pfeiffer para com a universidade para que a gente pudesse quitar essa dívida e resgatar os cheques.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então existe um contrato entre a ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS e a empresa TUIUTI?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Posteriormente emissão dos cheques.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Posteriormente emissão dos cheques.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E que serviços eram prestados?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Veiculação de publicidade no aeroporto Afonso Pena.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Nós solicitaríamos a cópia desse documento se fosse possível.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Pois não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E sobre esse depósito de 9 mil. 375 reais na conta da empresa ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS feita pela empresa TUIUTI no dia 5 de março de 2003?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Isso foi um painel que eles locaram especificamente para anunciar, se não me engano vestibular deles que teriam de verão ou inverno, ou alguma campanha da Universidade de Tuiuti, e eles eram um cheque dando quitação a esse pagamento. Tem nota fiscal e o serviço prestado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O que V.Sª. poderia nos explicar sobre o fato que dois dias após o depósito referido na pergunta anterior, esse 9 mil, 375 reais, ou seja, a ARTE MÚLTIPLA fez o depósito de 9 mil, 375 reais no dia 5 de março de 2003, na conta da TUIUTI. É isso? 9 mil, 375 na conta da empresa, ou seja, a TUIUTI depositou 9 mil, 375 no dia 5 de março de 2003. Perfeito?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Perfeito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): No dia 7 de março de 2003, a ARTE MÚLTIPLA emitiu cheque no valor de 9 mil. 375, o mesmo valor em favor de Marcos Vinicius Carvalho do Amaral.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: O Marcos Vinícius Carvalho do Amaral era funcionário do ARTE MÚLTIPLA, Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): No mesmo valor do cheque que foi depositado...

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não conheço a coincidência dos valores e da causa. Mas ele era funcionário.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Nós temos a quebra também e vamos passar para V.Sª. também.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Agradeceria.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. conhece o Sr. Marcos Vinícius Carvalho do Amaral.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Era funcionário da empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. poderia nos dizer o motivo para a empresa ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS LTDA ter desembolsado cerca de 62 mil reais em favor de Marcos Vinicius Carvalho do Amaral entre os meses de janeiro e maio de 2003?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Ele era funcionário da empresa e prestador de serviços da empresa. Então, todo o serviço que nós tínhamos terceirizado, a nível de construção, manutenção, elétrica, hidráulica, tudo que nós necessitávamos desse tipo de serviço era feito pelo Marcos Vinícius. Ele inclusive ele era, primeiramente ele era funcionário da empresa, e depois ele montou uma empresa e continuou. Daí terceirizamos o trabalho dele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual o valor da remuneração dele?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não sei precisar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual serviço ele prestava?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Todo serviço que exigia manutenção, elétrica, hidráulica, assentamento de pisos, toda a parte de manutenção que a empresa--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ou seja, para isso ele recebia em torno de 15 mil reais por mês.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não necessariamente. Pode ser que ele tenha pego alguma empreitada de serviços que... De um serviço específico--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas nesse caso foi a ARTE MÚLTIPLA que pagou a ele.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Exatamente. Recebo essa informação. Agora, que tipo de serviço que ele nos prestou aí vamos ter que verificar na nossa contabilidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. foi empregado da empresa TUIUTI?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): De quando a quando?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: De... Eu não sei precisar datas exatas, mas eu acredito de 99 não, mais cedo. Acho que de 97 ou... 95, Excelência, até o ano de 2001 ou 2000. Mais ou menos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O que V.Sª. fazia?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Eu era assistente do Reitor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. pode explicar então por que é que recebeu de 2003 entre os anos de 2003 e 2005, 70 mil reais? Após ter saído de lá?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não saí em 2001, saí exatamente em 2003 e 2004, quando saiu uma série de professores da universidade, uma série de colaboradores e eu ainda era assistente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. entrou em que ano.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Desculpe, Excelência, eu não tenho bem essa data, mas ela... Eu não me lembro de cabeça. Tenho na minha carteira funcional. Posso remeter essas informações para o senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Seria interessante porque...

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Mas deve coincidir o senhor está com... Os valores bancários.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Entre 2003 e 2005.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Tem um período anterior a isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então período anterior, então V.Sª. nãa recebeu. Trabalhou de graça.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Recebi sim, Excelência. Inclusive nas declarações de Imposto de Renda o senhor voi verificar que constam lá que esses recebimentos.

Quanto à empresa CIDE – Centro Intergrado de Desenvolvimento de Empreendimentos

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Constam dos autos da CPI certidão da Junta Comercial do Paraná com os dados de

uma outra empresa de V.Sª., a CIDE - CENTRO INTEGRADO DESENVOLVIMENTO EMPRESARIAL LTDA. Segundo a certidão, a referida empresa foi constituída no Município de Pinhais, tendo uma filial em Porto Velho, Rondônia. Ainda nos termos da certidão, tal empresa pode desenvolver as seguintes atividades econômicas: Obra de urbanização e paisagismo, serviços advocatícios, atividades de contabilidade, atividade de auditoria contábil, pesquisas de mercado e de opinião pública, atividade de assessoria e gestão empresarial, outras atividades de serviços prestadas principalmente às empresas e outros cursos de educação continuada ou permanente. Tal empresa foi constituída em 2001, e encerrou as atividades em 2004. Correto?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Segundo a Srª. Silvia Pfeiffer--

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: De fato encerrou em 2002. Ela foi encerrado finalmente, de 2002 a 2004 não houve nenhuma movimentação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Segundo a Srª. Silvia Pfeiffer, a sede dessa empresa encontrava-se numa casa abandonada. O que V.Sª. tem a dizer a esse respeito?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não era casa abandonada. É a casa dos meus pais. É um contrato de consultoria, o zoneamento permite inclusive que haja atividade compatível porque era uma atividade de consultoria, se há compatibilidade zoneamento de Pinhais permitia, deram Alvará inclusive para esse local. Agora, não era um imóvel abandonado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quantos empregados V.Sª. tinha nessa empresa?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Nenhum empregado, Excelência. Até porque cabe esclarecer o seguinte, a movimentação dessa empresa CIDE ela aconteceu da seguinte forma. Ela foi constituída para que a gente pudesse ofertar... Pudesse desenvolver aquilo que eu aprendi em consultorias, palestras, enfim--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Todas só. V.Sª. tem especialidade nisso tudo.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Eu fui conselheiro do--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Urbanização, Paisagismo, Advocacia, contabilidade, auditoria contábil, pesquisas de mercado e de opinião pública, gestão empresarial, outros serviços, curso de educação continuada ou permanente.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Eu quero que o senhor vá falando um por um porque eu quero dizer o que fiz já. Sou Advogado, fui membro do Conselho Regional de Contabilidade. Foi Secretário de Urbanismo de Curitiba por cinco anos e meio. Conheço toda a área de urbanização, uso do solo--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quais foram os principais clientes dessa empresa?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Nós não tivemos cliente nenhum, Excelência. Porque esse empresa, isso que é que eu quero esclarecer, ela movimentou no período de 2001 até 2002 ela só fez a movimentação financeira bancária para as empresa que tinham contrato com a AEROMÍDIA pagavam através da AEROMÍDIA, como tinha que ser, a AEROMÍDIA transferia para a conta da CIDE e a CIDE fazia os pagamentas da AEROMÍDIA. Por quê? Parque a AEROMÍDIA não tinha

cadastro bancário. A AEROMÍDIA não podia fazer movimentação financeira bancária.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A empresa de V.Sª. não podia fazer transação?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: A AEROMÍDIA naquela oportunidade estava com o cadastro restrito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Por quê?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Por emissão de cheques sem fundo que eu esclareci no início da... Nós conseguimos resgatar, no momento que--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ou seja, essa empresa, isso foi... Contratualmente era possível? Foi feito esse contrato para a AEROMÍDIA repassar...

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Nós fizemos um contrato de gestão entre a AEROMÍDIA e a CIDE justamente para poder fazer o fechamento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Por que encerrou as atividades em 2004, logo depois do pleito?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não em 2004, Excelência. 2002. Nós encerramos ela no verdade em 2004 porque acho que foi a finalização da documentação. Mas efetivamente ela trabalhou de 2001 a 2002.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então... era a pergunta que eu ia fazer--

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Trabalhou não. Ela fez a gestão financeira na verdade. Porque era isso que--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTO transferiu cerca de 483 mil reais--

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Ela transferiu todo o seu faturamento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Transferiu de que forma?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Ela transferia em depósito bancário. Porque a ARTE MÚLTIPLA não tinha condições de efetuar pagamentos em cheque, e aí nós incorporaríamos inclusive um risco de segurança. Cada pagamento que nós iamos fazer nós não tinhamos cheque. Nós tínhamos que ir lá e fazer o saque bancário e pagar. Agora, Excelência, isso existe um cruzamento contábil da empresa CIDE com a empresa ARTE MÚLTIPLA. Isso já foi juntado ação civil do Paraná.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E havia um contrato entre a CIDE e a INFRAERO?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: A CIDE nunca fez contrato com a INFRAERO. Ela não tinha nenhuma relação funcional com a INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Como é que a CIDE pagou para a INFRAERO transferiu 12 mil e 800 reais em 6 de maio de 2002?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Provavelmente quitando alguma fatura da ARTE MÚLTIPLA. Se o senhor verificar os contratos da época de INFRAERO via ARTE MÚLTIPLA, o senhor vai verificar que existe coincidência ou aquele boleto bancário foi quitado pela CIDE. Porque a CIDE nunca teve nenhum contrato com a INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quem é o Sr. Jacques Giovanni Schileman(F)?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não conheço, Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O senhor não o conhece?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Ah, conheço sim. O Jacques. É uma empresa que era... Que tem ou que tinha, uma empresa de urbanização também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O senhor pagou também a ele 53 mil reais entre 12 de 2001 e 7. Ou seja, dezembro de 2001--

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Ainda ficamos devendo, Excelência. Porque ele era um dos credores da Silvia Pfeiffer e nós conseguimos compor porque à época--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Por que o senhor pagava tanta dívida da Silvia? Uma picareta...

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Porque eu não sabia que existia, as dívidas estavam em nome da empresa, e todas as dívidas que nós tínhamos da empresa foram resgatadas. Todas. Essa empresa aí ela era prestadora de serviço da ARTE MÚLTIPLA. Nós tínhamos um contrato de... àquela época um contrato de permuta com a INFRAERO. Naquele período--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quem é o Sr. Marco Aurélio da Silva?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Marco Aurélio era um ex-funcionário que nós tínhamos também lá.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Por que é que o senhor pagou 260 mil reais para ele...

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Eu não paguei...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Entre junho de 2001 e agosto de 2002?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Excelência, simplesmente a emissão do cheque ele como... Ele sacava o dinheiro para efetuar pagamentos da empresa. Não existe prestar contraprestação dele de serviço ele recebia um salário bem pequenininho. Mas ele era funcionário encarregado de pagar contas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Sacava em cash?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Ele sacava em cash e provavelmente os cheques eram nominais a ele. Como ele ia ao Banco, fazia o resgate desses valores... Provavelmente era isso.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Só depois que você assinou contrato com a Silvia é que você soube da [ininteligível] dela.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Somente depois disso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. poderia nos dizer--

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Na parte criminal, não. Na parte criminal só vim saber depois de 2004.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quanto à empresa ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS LTDA repassou à

INFRAERO entre 2003 e 2006 a título de aquisições de espaços publicitários?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não tenho essa informação, Excelência, mas eu acho que o senhor também já requereu isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas ela não podia pagar. V.Sª. disse.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Como não podia pagar?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Não tinha movimentação bancária. Tinha que ser feito através de outra empresa de V.Sª.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas no entanto ela pagou. Um milhão, 378 mil, 686 reais e 80 centavos.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Excelência, toda... Aí me desculpe, mas é uma incoerência. Porque a movimentação financeira da INFRAERO, a fatura da INFRAERO saía sempre pra conta da ARTE MÚLTIPLA. Então, a maneira como ingressou o dinheiro lá, ou era por conta, o pagamento eventual via CIDE--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO). V.Sª. poderia pagar ou não poderia pagar a INFRAERO? Na outra conta... V.Sª. diz que a outra empresa do senhor pagou 12.800 reais à INFRAERO porque a ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS ela não podia pagar. Agora, aqui V.Sª. já diz que pode pagar. Podia ou não podia pagar?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Devia pagar, Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas então por que é que pagou através da CIDE --

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Deve ser um boleto bancário que o cheque foi emitido--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas V.S". disse que não podia. Que ela não tinha movimentação. Não tinha como--

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: A ARTE MÚLTIPLA?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Exatamente.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: A ARTE MÚLTIPLA não podia pagar com cheque.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Exatamente.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Mas ela tinha que fazer os pagamentos. Como é que ela ia operar com a INFRAERO sem pagar? Porque a equação é o seguinte--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Por que é que--

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Quanto foi faturado... Desculpe, Excelência. mas quanto foi faturado da INFRAERO para a ARTE MÚLTIPLA? Tanto. Quanto que a ARTE MÚLTIPLA pagou? Tanto. De que forma?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Por que é que a CIDE pagou então à INFRAERO 12.800 reais--

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Quitando um boleto bancário da...

Provavelmente quitando boleto bancário.

Quanto aos Correios

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Segundo a Srª. Silvia Pfeiffer a EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS liberou irregularmente um milhão e 200 mil reais em novembro de 2006 para a Agência Giovanni, a fim de viabilizar a veiculação de mídia aeroportuária nos meses de novembro e dezembro de 2006 e janeiro de 2007. A Giovanni se valeu da empresa SÁ PUBLICIDADE, representante exclusiva da ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS LTDA no mercado de Brasília. V.Sª. apresentou documentação que mostra que a empresa ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS LTDA recebeu por conta dessa veiculação 182 mil, 640 reais. Esse valor foi confirmado na declaração de Imposto de Renda. Desse valor, segundo a documentação juntada aos autos por V.Sª, 36 mil, 528 reais foram repassados à SÁ PUBLICIDADE. E 70 mil e 200 foram repassados à INFRAERO.

Portanto, conforme V.Sª. está a demonstrar, sobraram 75 mil, 912 reais para cobrir despesas e apurar o lucro sobre a operação. Correto?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Perfeito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Conforme diálogo constantes da fita aqui apresentada, o contrato que é fechado entre a GIOVANNI e a SÁ PUBLICIDADE é totalmente desvinculado do contrato que é fechado entre a ARTE MÚLTIPLA empreendimentos e a INFRAERO. É verdade?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: É verdade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. teria conhecimento de quanto efetivamente a EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS repassou à AGÊNCIA GIOVANNI nessa operação?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não tenho essa informação. Até porque eu acho que também aí tem um problema de entendimento. Nós recebemos efetivamente, a nota fiscal que sai da empresa sai para EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS.

Então, a emissão da nossa nota não é para agência. Nós recebemos da agência uma ordem de faturamento. Essa ordem de faturamento já é devidamente descontado a taxa daquela agência de criação e depois nós... Como a agência de representação a agência emite outra ordem de pagamento que é também já descontando que é o nosso... então o contrato, os valores que o senhor já... que já mencionou aí eles foram emitidos a nota fiscal para EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. conhece o Sr. Adilson Sílvia?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Com quem da empresa SÁ PUBLICIDADE V.Sª. tratava sobre negócios?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Nesse período--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. conversava com a empresa SÁ PUBLICIDADE?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Conversamos bastante. Eles são nossos representantes comerciais aqui em Brasília. O Adilson é o

encarregado da conta, é a pessoa de contato da empresa SÁ PUBLICIDADE com a AEROMÍDIA.

Quanto a supostos negócios em Rondônia - RO

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. tem negócios em Porto Velho?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não tenho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Nós temos aqui um depósito de 31 mil e 500 reais na conta pessoal de V.Sª. ocorrido em abril de 2006, feito pela empresa CEMA AGROFLORESTAL LTDA, cuja sede é em Porto Velho. Depositou e V.Sª. não tem nenhum negócio lá?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não, não tinha contrato nenhum com eles.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Como é que esse dinheiro foi parar na conta de V.Sª?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: O meu irmão, essa empresa é uma empresa agropecuária que o meu irmão tinha, e naquele período nós estávamos numa situação bastante difícil e ele acabou alocando pra gente alguns valores.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS LTDA destinou 11 mil 600 reais àquela empresa em junho de 2004. É do irmão de V.Sª?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Isso mesmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Houve ainda três débitos na conta pessoal de V.Sª, que somam 17 mil reais em

favor da empresa WIDECALE AGROINDUSTRIAL E REFLORESTADORA LTDA, e junho de 2002, que é também de Porto Velho. Essa empresa é de quem?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Desculpe, o senhor pode repetir?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): WIDECALE. Eu vou ler: W-I-D-E-C-A-L-E. Ou seja, são 17 mil reais depositados por essa empresa na conta de V.Sª. Em 2 de junho de 2002.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Eu já tive negócios em Rondônia. Mas não tenho absolutamente. Não, essa empresa não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O nome é esse.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: WIDECALE. Esse era o nome da nosso empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): De?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Era uma empresa de reflorestamento. Também não chegamos a operar. Porque nós tivemos problema entre os sócios e--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Se não operou como è que ela depositou dinheiro na conta de V.Sª?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Eu acho que estava pagando, recompensando aquilo que já tinha sido investido para sua desativação.

Quanto à empresa DOL – Empreendimentos e Manutenção Ltda

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. tem negócios com a empresa DOL(F) EMPREENDIMENTOS E MANUTENÇÃO LTDA?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Temos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): De que tipo?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Nós estamos passando todo o nosso ativo de serviços de área publicitária para essa empresa, estamos em negociação com eles e estamos saindo desse mercado. Então nós temos uma relação hoje comercial bastante ampla.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Essa empresa depositou dinheiro na conta de V.Sª?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Pode ter depositado, sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. conhece o Sr. Otávio Carvalho do Amaral?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Conheço. É um dos proprietários.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A ARTE MÚLTIPLA pagou a que título o Sr. Otávio Carvalho do Amaral? 9 mil, 153 reais e 20 centavos.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Com detalhes eu não sei informar.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E também como é que V.Sª. recebeu esses 41... 100 mil reais de que título?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não entendi.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A que título V.Sª. recebeu esses 4 mil e 100 reais da DOL(F) EMPREENDIMENTOS?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Acho que também seria pagamento...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): 41 mil e 100. Só para...

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: A título de pagamento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. poderia nos explicar por que houve débito de 3 mil reais na conta pessoal-- (...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Exatamente. Do mesmo modo V.Sª. poderia nos explicar por que houve débito de três mil reais na conta-- (...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Do mesmo modo V.Sª. poderia nos explicar por que houve débito de 3 mil reais na conta pessoal de V.Sª. em favor de Otávio Carvalho do Amaral em abril de 2006?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Excelência, eu não tenho informações assim precisas. Mas eu posso remeter para o senhor todas as informações que o senhor entender necessárias em relação à questão de valores, transferências financeiras, eu posso remeter para o senhor. Eu não tinha idéia que o senhor iria entrar nesse nível de detalhes senão já teria trazido. Como trouxe nas dois esclarecimentos anteriores, todos os históricos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A empresa DOU(F) EMPREENDIMENTOS E MANUTENÇÃO LTDA é concessionária no aeroporto Afonso Pena?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Ela é cancessionária.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Eu queria ler um extrato de termo de aditivo. Termo de aditivo nº. 056/07/V/0007. Cancedente: Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária. Dependêncio: Aeroporta Internacional Afonso Pena, São José dos Pinhais, Paraná. Representantes legais: Antônio Felipe Bergman Barcelos, Superintendente, e Arlindo Lima Filho, Gerente comercial. Concessionário DOL(F) EMPREENDIMENTO E MANUTENÇÃO LTDA. Representante legal: Otávio Carvalha do Amaral. Objeto: Segundo aditamento ao contrato de concessão de uso de área nº. 0220060070061 que altera a localização da realização de publicidade. Inicio 23 de julho de 2007. Término 31 de agosto de 2007. Fundamento legal, art. 58, inciso I combinado cam art. 6401 alinea "A" da Lei 8.666/93. Assinatura: 23 de julho de 2007.

V.Sª. poderia nos dizer se os Srs. Antônio Felipe Bergman Barcelos, Superintendente do aeroporto e o Sr. Arlindo Lima Filho, Gerente Comercial do aeroporto ora representantes legais da INFRAERO conforme termo de extrato antes mencionados participam de todas as negociações de espaços publicitários no aeroporto Afonso Pena?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Eu acredito que eles são os outorgantes. Mas existe uma gerência comercial que faz toda a tratativa burocrática passa por determinados, vários setores e eles no final, como são os representantes legais na área comercial, acredito o Gerente comercial e Superintendente são os outorgantes, aqueles que assinam o contrato.

Quanto a Walter Sâmara

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E o empresário Valter Sâmara?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Se ele passar sem chapéu na minha frente eu não sei quem é. Eu só conheço de revista, de jornais... Inclusive uma certa incompatibilidade, porque o empresário Valter Sâmara ele tem uma identidade ideológica partidária com o PT e eu tenho com o democratas. Faço parte das democratas de Curitiba.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Nós temos aqui registradas 20 ligações do senhor para o empresário em menos de um mês. A primeira ocorreu no dia 10 de novembro de 2004. E a última no dio 7 de dezembro de 2004.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não são minhas as ligações Excelência. São ligações comerciais que provavelmente devem ter sido rastreadas e essas ligações comerciais feitas por Silvio Pfeiffer.

Quanto a alguns outros aspectos revelados nos depoimentos

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. tem o costume de pagar pelos espaços publicitários adquiridos da INFRAERO mediante débitos em sua conta pessoal?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Eu não entendi, Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Os débitos, os espaços publicitários adquiridos da INFRAERO V.Sª. paga ou chegou a pagor, às vezes pagou com sua conta pessool? Ou só da empresa?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não. Eventualmente essa empresa não tem fundos, e... Ou esteja desprovida de recursos. O dinheira que eu

tenho disponível eu vou pagar. O que eu não posso deixar é de pagar. Seja na minha pessoa física, ou eu vou no Banco, pego o meu contrato ou meu cheque especial, ou contrato algum valor...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então V.Sª. chegou a pagar a INFRAERO com recursos de sua conta pessoal.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Devo ter feito pagamento por conta pessoal, sim.(...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. conhece o Sr. Paulo Pedro de Sousa?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Paulo Pedro de Sousa. Conheço. O PP.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O que ele faz? Qual a sua relação com ele?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: O Paulo trabalhou comigo em Curitiba, como Assessor. Ele trabalhava na Prefeitura de Curitiba.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. já depositou recursos na conta dele?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: É provável que sim. O Paulo era a pessoa que era encarregada de fazer pagamentos de situações domésticas, a pessoa que cuidava geralmente das minhas coisas.(...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. foi casado com a Srª. Sandra Helena Dragueta Carvalho?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Até 2004.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. e ela foram sócios na empresa CIDE - CENTRO INTEGRADO DE DESENVOLVIMENTO LTDA?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A Srª. Sandra chegou a transferir recursos para a sua conta pessoal e para conta da ARTE MÙLTIPLA EMPREENDIMENTO LTDA?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Algumas vezes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ela era associa também da ARTE MÚLTIPLA?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Os dados da CPI revelaram depósitos de 144 mil de V.Sª. em favor da empresa ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTO LTDA em 22/10/2002. Qual a origem desses recursos?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Origem conta bancária dela. Nós alocamos e emprestamos, fizemos um contrato de mútuo e estamos quitando, inclusive esse pagamento pra ela por forma de contrato. Até porque isso integrou toda a questão da separação.(...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. conhece o Desembargador Roberto Haddad?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não conheço. Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Não conhece.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Desembargador...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Roberto Haddad.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não conheço, Excelência. Posso conhecer de nome, mas assim nunca me... Não me lembro nunca de ter estado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Duas ligações de V.Sª. para ele em 2004.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Acho quando o senhor fala de minhas ligações pode ter sido da própria Sílvia. Porque ela utilizava o telefone da empresa para fazer esses contatos todas.

Dos sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito

Os sigilos revelaram que o Sr. Carlos Alberto Carvalho, no período compreendido entre os anos-calendário de 2002 a 2005, apresentou relação entre movimentação financeira e rendimentos declarados variando de 1,01 a 4,01. A movimentação financeira nesse período superou os rendimentos declarados em mais de R$ 800 mil.

Já a empresa Aeromídia Publicidade Ltda apresentou relação entre a movimentação financeira e a receita bruta declarada, no período compreendido entre 2002 e 2005, variando de 0,68 a 1,43.

Ressalte-se que, a despeito de a referida empresa apresentar prejuízos acumulados e não possuir reservas de lucros, distribuiu lucros/dividendos ao Sr. Carlos Alberto Carvalho nos anos-calendário de 2004 e 2005 da ordem de R$ 166 mil, o que, em tese, contrariou o disposto no art.

3º, § 4º, da Lei nº 7.713/98, por não ter oferecido parcela desses recursos à tributação.

Registre-se, ademais, que a empresa DM Construtora de Obras Ltda informou na Declaração de Imposto Retido na Fonte - DIRF pagamentos da ordem de R$ 180 mil entre 2003 e 2004 à empresa Arte Múltipla Empreendimentos Ltda (nome fantasia: Aeromídia Publicidade Ltda).

Os sigilos também revelaram relação de emprego com a empresa SET Sociedade Civil Educacional Tuiuti Ltda, posto que o Sr. Carlos Alberto Carvalho recebeu a título de salários, entre 2001 e 2004, cerca de R$ 80 mil.

Diagramas constantes de volume anexo a este Relatório trazem o relacionamento telefônico e bancário do Sr. Carlos Alberto Carvalho. Referidos diagramas explicitam a quantidade de ligações e o tempo em minutos consumido nessas chamadas. Ademais, mostram o número de transações financeiras e o montante em reais movimentado nas respectivas operações (Diagramas 04, 17, 18 e 19).

Pelo Diagrama 04, constatou-se que o Sr. Carlos Alberto Carvalho trocou vários telefonemas, por intermédio de aparelho registrado em seu nome, com várias das personagens denunciadas pela Sra. Silvia Pfeiffer, a exemplo, do Sr. Mário de Ururahy, da Sra. Hildebrandina Macedo, do Sr. Arlindo Filho, do Sr. Valter Sâmara, da empresa Grandes Formatos, da empresa SÁ Publicidade Ltda etc.

Sobre o Sr. Valter Sâmara, cabe registrar que todas as 21 ligações ocorreram entre 10/11 e 07/12/2004 (aproximadamente 20 minutos de conversas), período coincidente com a data do episódio relatado pela Sra.

Silvia Pfeiffer de que teria sido abordada pelo empresário Valter Sâmara para tratar de "comissões" junto à INFRAERO, quando se encontrava em Brasília.

Registre-se, ainda, que, finalizada a diagramação, novas informações foram disponibilizadas na base de dados da CPI, que demosntraram intensa relação telefônica entre algumas pessoas citadas pela Sra. Silvia Pfeiffer e o Sr. Carlos Alberto Carvalho (linha cadastrada em seu nome), a saber:

- Ana Carolina Silva Macedo: 10 ligações (aproximadamente 35 minutos de conversas);
- Arlindo Lima Filho: 02 ligações (aproximadamente 26 minutos de conversas);
- Ellen Pfeiffer: 106 ligações (aproximadamente 254 minutos de conversas);
- Infraero: 89 ligações (aproximadamente 84 minutos de conversas);
- Hildebrandina O S Macedo: 73 ligações (aproximadamente 233 minutos de conversas);
- Mário de Ururahy: 07 ligações (aproximadamente 04 minutos);
- Sandra Helena D Carvalho: 686 ligações (aproximadamente 1355 minutos de conversas);
- Roberto Haddad: 04 ligações (07 minutos);
- Empresa Grandes Formatos: 04 ligações (04 minutos);

- Empresa SÁ Publicidade Ltda: 15 ligações (31 minutos);

Ademais, o sigilo revelou várias trocas de telefonemas com outras pessoas e empresas que foram mencionadas em episódios relatados nas denúncias da Sra. Silvia Pfeiffer. Tais informações deverão ser disponibilizadas para a Polícia Federal.

Quanto ao sigilo telefônico da empresa Aeromídia Publicidade Ltda, constatou-se as seguintes ligações (números subestimados, pelo fato de o cadastro da operadora não ter capturado, em algumas situações, o assinante da linha):

- Sr. Arlindo Lima Filho: 220 ligações (246 minutos);
- Sra. Hildebrandina O S Macedo: 33ligações (84 minutos);
- Sr. Mário de Ururahy M Neto: 31 ligações (92 minutos);
- Sr. Plínio Rosa Filho: 292 ligações (396 minutos);
- Sra. Silvia Pfeiffer: 1117 ligações (1846 minutos);
- Sr. Carlos Alberto Richa: 95 ligações (122 minutos);
- Sra. Sandra H D Carvalho: 04 ligações (03 minutos);
- Empresa SET Sociedade Civil Educacional Tuiuti Ltda: 80 ligações (150 minutos);
- Empresa DM Construtora de Obras Ltda: 01 ligação (03 minutos);

Importante registrar a expressiva troca de tefonemas explicitada no Diagrama 04 com a empresa **Orbe Engenharia Ltda**, que pode abrir nova linha de investigação por parte da autoridade policial. Ademais, ligações outras suspeitas foram reveladas pelo sigilo telefônico da empresa Aeromídia que deverão ser detidamente analisadas pela Polícia Federal.

Ainda o sigilo telefônico revelou as seguintes ligações envolvendo a Sra. Silvia Pfeiffer:

- Faculdade Tuiuti: 14 ligações (12 minutos);
- Sr. Plínio Rosa Filho: 43 ligações (125 minutos);
- Empresa SÁ Publicidade Ltda: 25 ligações (72 minutos);

A exemplo das relações anteriormente explicitadas, neste caso também houve ligações outras que devem ser detidamente analisadas pela Polícia Federal, vez que apresentam como interlocutores concessionários de espaços de mídia aeroportuária.

Quanto ao sigilo bancário do Sr. Carlos Alberto Carvalho, apesar de bem explorado durante a sua inquirição, vale consultar os Diagramas 17, 18 e 19 para verificar o relacionamento bancário existente, bem como o montante transacionado nas operações financeiras diagramadas.

A título de confirmação, o sigilo bancário do Sr. Carlos Alberto Carvalho revelou, entre outras operações, transações financeiras, realizadas a partir de sua conta pessoal, com personagens citadas durante a sua inquirição, a saber:

- Sr. Marcos Vinícios C. do Amaral (empregado da Aeromídia e envolvido em transanção financeira com o Sr. Luiz Gustavo Schild);
- Empresa Cema Agroflorestal Ltda (sede em Rondônia);
- Infraero (revelando certa confusão entre o patrimônio da empresa e patrimônio do sócio);

- Sra. Sandra H D Carvalho (existência de expressiva movimentação financeira, o que revela a possibilidade de o Sr. Carlos Alberto Carvalho ter utilizado as contas bancárias de sua ex-esposa para movimentar recursos financeiros, cuja origem necessita ser investigada);
- Prefeitura de Curitiba (a título de proventos, mesmo quando já exercia atividades na empresa Aeromídia);
- W A Reflorestadora Ltda;
- CIDE – Centro Integrado de Desenvolvimento Empresarial (existência de expressiva movimentação financeira);
- DOL Empreendimentos em Manutenção Ltda (concessionário do aeroporto de Curitiba);
- Arte Múltipla Empreendimentos Ltda (revelando certa confusão entre o patrimônio da empresa e o patrimônio do sócio);
- Wildecale Ltda;

Algumas dessas transações caminham no sentido de confirmar parte das denúncias apresentadas pela Sra. Silvia Pfeiffer. Necessário, todavia, aprofundar a investigação para verificar a licitude das outras transações explicitadas nesses diagramas, ante a existência de indícios de irregularidades em algumas delas.

Os casos envolvendo os Srs Mário de Ururahy e Luiz Gustavo Schild são tratados nos respectivos tópicos dessas personagens.

Quanto ao relacionamento bancário mantido pela empresa Aeromídia Publicidade Ltda, cabe registrar que tal relacionamento está

devidamente explicitado nos Diagramas 15 e 16, em volume anexo a este Relatório.

É de se ressaltar o expressivo volume de recursos canalizado para a empresa CIDE – Centro Integrado de Desenvolvimento Empresarial, de propriedade do próprio Sr. Carlos Alberto Carvalho. Conforme depoimento prestado pelo próprio Sr. Carvalho, tal empresa não teve sequer um cliente.

Ressalte-se, ademais, que essa empresa apresentou movimentação financeira de mais de R$ 1,1 milhão nos anos de 2001 e 2002.

Constatou-se, ainda, relação financeira mantida com a empresa SET Sociedade Civil Educacional Tuiuti Ltda. Nesse caso, a própria Sra. Silvia Pfeiffer também apresentou relação bancária com essa empresa. Vale lembrar que a referida empresa fez parte da denúncia feita pela Sra. Silvia Pfeiffer, quando asseverou que o Sr. Carlos Alberto Carvalho pagava mensalidades escolares da filha do Sr. Mário de Ururahy.

Registre-se, ainda, a transação de R$ 12 mil em favor de Abel D. Souza, que, segundo Pfeiffer, foi destinada ao Sr. Luiz Gustavo Schild. Sobre tal assunto, consultar o tópico do Sr. Schild.

Por fim, vale mencionar, a exemplo do que foi feito acerca do relacionamento bancário mantido pelo Sr. Carlos Alberto Carvalho, algumas das personagens que mantiveram transações financeiras com a empresa Aeromídia Publicidade Ltda e que merecem ser mais detidamente investigadas:

- Cema Agroflorestal Ltda;

- Cooperativa Agroextrativista de Xopen;
- DM Construtora de Obras Ltda (objeto de denúncia da Sra. Pfeiffer);
- DOL Empreendimentos em Manutenção Ltda (concessionário do aeroporto de Curitiba);
- Sr. Marcos Vinícius Carvalho do Amaral (empregado da Aeromídia, envolvido com depósito na conta do Sr. Luiz Gustavo da Silva Schild);
- Sra. Sandra Helena D Carvalho (ex-esposa do Sr. Carlos Alberto Carvalho);

Portanto, algumas dessas transações caminham no sentido de confirmar parte das denúncias apresentadas pela Sra. Silvia Pfeiffer. Necessário, todavia, aprofundar a investigação para verificar a licitude das outras transações explicitadas nesses diagramas, ante a existência de indícios de irregularidades em algumas delas.

Por fim, vale mencionar que o Diagrama 02 explicita os vínculos existentes e mantidos pelas personagens envolvidas com a empresa Aeromídia Publicidade Ltda.

NECESSIDADES IDENTIFICADAS

Tendo em vista a existência de Inquérito Policial em andamento, sugere-se que a investigação alcance as movimentações financeiras das empresas neste tópico explicitadas, especialmente da empresa CIDE - Centro Integrado de Desenvolvimento Empresarial, bem como da Sra. Sandra Helena Draghetta Carvalho.

Ademais, é necessário aprofundar as investigações acerca do contexto em que ocorrem as negociações de espaços publicitários nos aeroportos brasileiros, que mais se parece a um balcão de negócios.

Necessário, ainda, o compartilhamento dos sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito com o Departamento de Polícia Federal e com o Ministério Público Federal para o prosseguimento das investigações

ERICA SILVESTRI DUTTWEILER

IRREGULARIDADES INVESTIGADAS

Arrolada na sindicância da Controladoria Geral da União, instaurada através da Portaria CGU nº 447, de 16/04/2007, publicada no DOU de 18/04/2007, como uma das envolvidas nas irregularidades para a contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda pela INFRAERO, por ter aprovado a contratação, sob o aspecto jurídico, no mesmo dia em que recebeu a documentação, sem se deter a uma análise mais acurada dos fatos e da documentação, deixando de agir com zelo em relação ao interesse público.

INDÍCIOS COLHIDOS NOS AUTOS DA CPI

Erica Sivlestri Duttweiler foi arrolada como investigada na sindicância da Controladoria Geral da União, instaurada pela Portaria nº 447, de 16/04/2007, publicada no DOU de 18/04/2007, para apurar as supostas irregularidades havidas na contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda pela INFRAERO.

A sindicância baseou-se em relatório pericial elaborado pela INFRAERO, no qual foi apontado que a Sra. Érica S Duttweiler teria colaborado com a concretização do negócio, em tese danoso à INFRAERO.

A ata de reunião da Diretoria da INFRAERO previa que, para a contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, deveriam ser ouvidos previamente as Superintendências de Auditoria Interna e Jurídica.

O processo foi encaminhado à Superintendência Jurídica no dia 17/12/2003.

No mesmo dia, 17/12/2003, a Sra. Érica Duttweiler exarou o despacho nº 500/PRJU/2003, no qual analisou o processo de inexigibilidade nº 068/DAAG/SEDE/2003 para contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda pela INFRAERO.

Em seu despacho, Érica Duttweiler considerou que a certidão emitida pela ABES – que declarava que a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda era a única fornecedora do produto Advantage V2 e que não existiriam outros programas semelhantes registrados naquela associação – seria válida e suficiente para embasar a contratação, atendendo à exigência do inciso I do artigo 25 da lei 8.666/93.

Ao final, considerou juridicamente perfeito o processo e bem enquadrado como caso de inexigibilidade de licitação.

A CPI ouviu em 10/07/2007 o técnico em finanças e controle da Controladoria Geral da União (CGU), Sr. Amarildo José Leite, responsável pela elaboração de nota técnica em que a referida contratação foi analisada. Ele apontou a Sra. Érica Duttweiler como uma das responsáveis pela contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, como segue:

> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): É possível apontar quais foram os empregados da INFRAERO responsáveis por cada etapa do procedimento de contratação?*
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E a Srª Érica Silvestri Duttweiler?*
> *SR. AMARILDO JOSÉ LEITE: Ratificou todo o entendimento da área comercial na área jurídica e ratificou o processo.*

Ademais, a Sra. Érica Duttweiler encontra-se arrolada no processo do TCU nº 020.472/2004-1, que apura a contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda pela INFRAERO.

Registre-se, também, que a Sra. Érica Duttweiler participou de comissões de licitação para processamento e julgamento de concorrências públicas de obras no Aeroporto Santos Dumont/RJ, no Aeroporto de Vitória/ES e no Aeroporto Santa Genoveva/GO, na condição de representante da Procuradoria Jurídica.

Todas essas licitações são objeto de processos no TCU e de procedimentos administrativos no Ministério Público Federal.

É evidente a experiência profissional da investigada. A Sra. Érica Silvestri Duttweiler ocupava o cargo de Procuradora-Geral Adjunta da INFRAERO. Presume-se o seu conhecimento das normas aplicáveis aos processos de licitação, notadamente a lei 8.666/93 e as normas internas da INFRAERO.

Não obstante a capacidade de identificar os vícios aberrantes ocorridos no processo de contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, além do flagrante desrespeito às normas aplicáveis à contratação de serviços de informática pela INFRAERO e do alto valor envolvido na contratação, não houve qualquer manifestação contrária da Sra. Érica Duttweiler à contratação da referida empresa quanto aos termos em que foi feita, ou mesmo cautela na análise dos aspectos jurídicos que envolviam o negócio.

Ouvida pela assessoria desta CPI em 21/09/2007, a Sra Érica Duttweiler negou qualquer irregularidade, afirmando que o negócio jurídico

que analisou cumpria os requisitos objetivos, legais e estavam de acordo com as normas internas da INFRAERO:

> *QUE, qto a 11 h, respondeu que a certidão da ABES era suficiente e que havia um contrato nos autos com a declaração da Midia Plus U.K. Lida. de que era criadaro e detentora do software. QUE, qto a 11 f, respondeu que seria necessário essa documentação porque a INFRAERO estava contratando com a FS3. e não com a Midia Plus. Havia uma declaração do órgão de classe nacional competente para tanto, sob as penas da lei, e que esse era o procedimento padrão na INFRAERO para as contratações de inexigibilidade por exclusividade. QUE, mesmo na ausência de pré-contrato, bastaria a certidão, como no caso da SmartStream. QUE, entendeu que apenas a FS3 poderia fazer a manutenção. Está formalizado na certidão, expressomente. QUE, qto ao item 11 l, respondeu que o bonus de desempenho era garantia de que haveria implementação de receita e que essa cláusula não foi considerada ilegal pelo Judiciário. Que a questão foi analisada com base no princípio da eficiência e que essa cláusula posssibilitaria que a FS3 cobrasse mais eficiência dos gerentes comerciais da INFRAERO no fornecimento de dados para a implementação do software. Que, por atraso da administração, é previsto no art. 57 da Lei 8666/93 a prorrogação do cronograma fisico-financeiro dos contratos odministrativos, e que a referida cláusulo poderia afastar essa ocorrência. QUE, qto ao 12, respondeu negativamente; QUE, qto ao 13, respondeu tratar-se matéria de competência das gestores do contrato. QUE, qto ao 14, respondeu que foi exigida a garantia contratual na lei 8666/93. QUE, qto ao 15, não soube responder; QUE, qto ao 17, respondeu que a certidão da ABES era suficiente, já que atestava a exclusividade da FS3 no fornecimento do software.*

Concluímos pela existência de negligência profissional por parte de Érica Silvestri Duttweiler, que deixou de agir com zelo em relação ao interesse público, tendo trabalhado mal e cometido claro ilícito administrativo.

Do Resultado Final da Sindicância CGU – Processo nº 00190.010010/2007-48

A Controladoria - Geral da União remeteu a esta Comissão Parlamentar de Inquérito o relatório final do Processo nº 00190.010010/2007-48, bem como a decisão do Exmo. Sr. Ministro de Estado do Controle e da Transparência, Jorge Hage Sobrinho.

O processo foi instaurado para investigar eventuais irregularidades na contratação entre INFRAERO e FS3, bem como na suspensão do contrato, e também para apurar as denúncias feitas contra empregados da INFRAERO de favorecimento pessoal e recebimento de propina.

Incluiu-se ainda como objeto de investigação a contratação de adesivagem, com intuito de beneficiar a empresa Aeromídia Publicidade Ltda, em relação aos portões de 1 a 7 do Aeroporto de Brasília, fazendo contratação direta, quando havia mais interessados, e por valor abaixo do preço de mercado.

Nos termos do Relatório final da CGU, a advogada Érica Silvestri Duttweiller deixou de verificar que o processo não estava instruído com os documentos necessários à contratação, principalmente projeto básico, parecer da área de informática, comprovação de propriedade do software, justificativa de preço etc.

Baseado nas conclusões da Comissão de Sindicância iniciada através da Portaria da CGU nº 447, de 16 de abril de 2007, publicada no DOU de 18.04.2007, e nas recomendações da Assessoria Jurídica da Controladoria-

Geral da União, contidas no Parecer nº 301/2007 ASJUR/CGU/PR, DECIDIU:

(...)

Pela aplicação de pena de advertência, por estarem incursos no art. 39, 'a', da NI 4.01/B da INFRAERO, aos seguintes empregados:

a) (...);

b) ERICA SILVESTRI DUTTWEILLER; (...)

NECESSIDADES IDENTIFICADAS

Necessário o acesso aos sigilos bancários, telefônicos e fiscais da Sra. Érica Silvestri Duttweiler a fim de identificar possível operação suspeita.

SF 697

ETTORE FERDINANDO CASORIA

IRREGULARIDADES INVESTIGADAS

Na condição de sócio da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, forneceu à INFRAERO *software* para gestão centralizada de mídia aeroportuária, por intermédio de contrato com fortes suspeitas de superfaturamento e descumprimento de normas legais aplicáveis à contratação por empresas públicas, tendo agido supostamente em conluio com a Administração da INFRAERO.

INDÍCIOS COLHIDOS NOS AUTOS DA CPI

A INFRAERO, por intermédio da Diretoria Comercial, contratou, com inexigibilidade de licitação, a empresa FS3 Comunicações e Sistemas Ltda, pelo valor de R$26.840.520,82, para fornecer e implantar *software* para gerenciamento centralizado das vendas de espaços publicitários nos aeroportos brasileiros, vendas essas que resultavam em receita em torno de R$ 30 milhões de reais por ano à INFRAERO.

Perícia realizada pela Superintendência de Auditoria Interna da INFRAERO constatou uma série de irregularidades ocorridas na contratação e posterior suspensão do uso do *software* advantage V2.

A CGU instaurou sindicância para apurar supostas irregularidades ocorridas na contratação e posterior suspensão do uso do *Software* Advantage V2 – Contrato nº TC0182SF/2003/0001 firmado entre a INFRAERO e a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda.

O Sr. Ettore Ferdinando Casoria afirmou à CGU, conforme depoimento assentado nos autos dessa sindicância e obtido por esta CPI, em suma, que:

a) a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda foi criada em agosto de 2003 para atender à INFRAERO, tendo em vista que a empresa pública havia manifestado muito interesse pelo produto;

b) já em abril de 2003, houve contato com a Sra. Mariângela Russo para apresentar-lhe o *software*;

c) não sabe informar se a INFRAERO foi quem procurou a empresa FS3 Comunicaçao e Sistamas Ltda ou vice-versa, eis que a reunião foi agendada pelo Sr. Michel Farah, seu sócio;

d) a cláusula de bônus foi inserida pela INFRAERO;

e) o sistema permitiria um retorno do investimento no prazo de 2 anos, desde que 100% operacionalizado e utilizado conforme recomendação;

f) após 2 anos, a INFRAERO ainda dependeria da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda para questões ligadas ao código fonte do *software*;

g) o sistema ficaria hospedado na empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, com espelho na Inglaterra, e, portanto, não ficaria hospedado na INFRAERO, por disposição contratual;

h) o valor do contrato seria definido pelos custos, tendo em vista haver um total de 5.500 áreas publicitárias em 65 aeroportos, com previsão de incremento de receita na ordem de 11 milhões de dólares;

i) somente o Shopping Morumbi faturava 32 milhões reais/ano com mídia, o equivalente ao que a INFRAERO faturava em todos os aeroportos brasileiros;

j) a minuta de contrato foi apresentada para ser assinada pela INFRAERO, não tendo a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda redigido o documento;

k) a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda não atua mais em mídia aeroportuária;

O Sr. Ettore Fernando Casoria Filho foi ouvido pela CPI em 15/08/2007, e discorreu acerca dos trabalhos feitos durante a vigência do contrato, como segue:

O sistema ele é a maiar ferramenta de integração de gestão de midia do mundo, incluindo o banco de dados, mais de 67 mil fotos foram tiradas para esse trabalho, edição de mais de seis mil e quinhentas fotos que hoje estão no sistema, foram digitalizados mais de 786 mapas de todos os aeroportos e plantas do sistema INFRAERO, mais de 380 vistas panorâmicas que permitem visualização de 360 graus das principais óreas dos aerapartos foram feitos todos os treinamentos, as gerências comerciais e as demais pessoas designadas poro INFRAERO. Isso é uma breve sobre o sistema, se tiver mais de três, on-line, eu posso fazer apresentação do sistema. O sistemo você acessa com a sua senha onde essa senha ela é determinada e identidade o usuário para saber exatamente quando e que operação ele fez no sistema. O sistema ele foi entregue e está em perfeito funcionamento, otualmente em perfeito funcionamento, bastando apenas uma atualização dos dados contratuais das áreas de mídia. [soa a campainho].

O sistema ele contempla todos as dados de mídia, fotos, mapas, formatos, audiência, disponibilidade, transparência nas concessões de área, transparência nas contratações para os anunciantes, credibilidade

mercadológica. O sistema em plataforma web onde podemos abrir os mapas, fotos, e dados de disponibilidade, todos os formatos de mídia as vistos panorâmicas, ele é um sistema que proporciona a informação on-line das receitas publicitárias de todos os aeroportos, detalha a informação por contratos, calcula o rendimento de cada ponta publicitário, de cada contrato de publicidade, ele identifica contratos de baixo rendimento ajuda a aumentar a qualidade da carteira de clientes de cada concessionário. É um completo sistema de gestão para tomada de decisões.

Ademais, refutou as suspeitas de que a contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda pela INFRAERO seria um jogo de cartas marcadas, assim como a suposição de que a empresa teria sido constituída especialmente para esse fim:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas aparentemente até porque foram V.S^{as}. que fizeram uma proposta para a INFRAERO, em vez da INFRAERO tomar conhecimento da constituição da empresa. Não é isso? V.S^{a}. se adiantaram e fizeram uma proposta à INFRAERO para confecção de um produto de mídia aeroportuária. Não é isso?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Na realidade, Senador, não foi feita uma proposta. Eu fiz uma apresentação do produto em 10 de abril de 2003. Nessa data foi feita uma apresentação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E a empresa foi constituída quando?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Em agosto de 2003.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então pode-se dizer que a empresa foi constituída para que ganhasse um contrato do INFRAERO? Porque V.S^{a}. contotou com a INFRAERO antes mesmo de existir a empresa.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Não, Senador. A empresa foi constituída porque nós identificamos um enorme potencial de mídia aeroportuário e desenvolvimento da atividade do software para outros setores. Não teve...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Havia uma garantia de que a FS3 seria contratada pela INFRAERO?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Em hipótese nenhuma, Senador.

Em relação à apresentação do *software* Advantage V2 à INFRAERO, Ettore afirmou que o apresentou inicialmente a Sra. Mariângela Russo na INFRAERO em 10/04/2003.

A Sra. Mariângela Russo, por sua vez, teria afirmado ter tomado conhecimento do *software* através de pesquisa na *Internet* em agosto de 2003. Nesse aspecto, há grave contradição entre ambos. Senão, vejamos:

RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Só pra confirmar, foi o senhor que apresentou o produto Advantage V2 à Srª. Mariângela Russo. Não foi isso?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Em abril de 2003.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Dia 10.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Esse contato, portanto, foi anterior à constituição da FS3.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Sim, senhor.(...)

RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então esse contato V.Sª. considera que foi um contato produtivo. Ela se empolgou com o contato.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Acredito que sim, Senador. É o que eu falei para o senhor. Para todo mundo que eu apresento o sistema, o sistema ele é empolgante, realmente é um sistema muito interessante.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A Srª. Mariângela Russo, então Gerente de Desenvolvimento Mercadológico da INFRAERO, afirmou que tomou conhecimento do software Advantage V2 por consulta à internet em agosto de 2003. E não mediante contoto com V.Sª. O que V.Sª. tem a dizer?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Eu, nada, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Amnésia da Srª. Mariângela? V.Sª. teve com a Srª. Mariângela em abril, dia 10 de 2003.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas ela nega que tenha estado com V.Sª.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Eu tive aqui, inclusive na época estava o Sr. Michel, acabei de voltar de minha lua-de-mel e terminando a minha viagem eu fui pra Brasília apresentar o sistema. Por isso que eu me lembro da data, exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO). O despacho que a Srª. Mariângela Russo proferiu em 27 de agosto de 2003, quando foi que a empresa foi de V.Sª. foi constituída? A data precisa. V.Sª. se lembra? A FS3?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Acho que 17 de agosto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): 17. Ela deu um despacho que proferiu em 27 de agosto, proferido em 27 de 2003, que sugere a adação de uma ferramenta de gestão eletrônica para controle de mídia aeroportuária como a melhor opção para a INFRAERO. O senhor confirma que essa Srª. Mariângela tomou conhecimento através da internet, ou confirma que realmente esteve com ela e mostrou para ela o sistema Advantage V2 muito antes disso? Em abril dia 10?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Eu estive na INFRAERO apresentando o sistema e na época, inclusive, tive um contato com a pessoa da área de tecnologia onde também apresentei o sistema para ela e me disseram que estavam tentando desenvolver o sistema há mais de sete anos, e não conseguia. Que essa era uma ferramenta fantástica, e isso aconteceu em abril.

Ressalte-se, ademais, que o Sr. Ettore Casoria confirmou que a INFRAERO jamais exigiu certificado de propriedade do *software* advantage V2 por parte da FS3:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. confirma que a INFRAERO celebrou o contrato com a FS3 e repassou a essa empresa cerca de 20 milhões de reais sem exigir em momento algum certificado de propriedade do software Advantage V2 distribuído por V.Sª.? Em nenhum momento da realização desse contrato a INFRAERO pediu a V.Sª. que apresentasse o certificado de propriedade desse software?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Senador, o que foi me solicitado foi uma carta onde eu fazia a autorização da licença de uso do sistema e durante esse período, não senhor. E na realidade a INFRAERO nos pagou até o momento 19 milhões e 500 onde existem pendências que estão sendo cobradas judicialmente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quando da proposta de fornecimento do software à INFRAERO em 10 de novembro

de 2003, o pré-contrato já estava expirado. Quando a empresa de V.Sª. apresentou a proposta de fornecimento do software à INFRAERO, o pré-contrato já não existia mais. O pré-contrato tinha vigência até início de outubro. E o senhor celebrou contrato com a INFRAERO em 23 de dezembro. Sem respaldo legal do fornecedor do software.

O Sr. Ettore Casoria ainda afirmou que foi a própria Diretoria da INFRAERO quem ofereceu a bonificação de 6,6 milhões de reais a título de participação no incremento da receita de mídia aeroportuária:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E o bônus de desempenho no valor de 6 milhões e 600 mil. O que era o valor de desempenho?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Exatamente porque o valor global do nosso contrato era 26 milhões e 600, e a diretoria na negociação... "Se vocês acreditam tanto que seu sistema vai poder gerar esse incremento de receita, que participe exatamente desse valor desse incremento de receita esse 25% do valor do contrato.

Registre-se, ainda, mais um indício de superfaturamento, qual seja a utilização de apenas 14 empregados da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda para a prestação de um serviço de mais de 26 milhões de reais, como afirmou o Sr. Ettore, a saber:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quantos empregados da FS3 prestaram serviço na execução do contrato com a INFRAERO?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Diretamente 14.

Para piorar a situação, a INFRAERO pagou, já no primeiro mês do contrato, mais de 5 milhões de reais por um sistema que só viria a ser implantado dali a 6 ou 7 meses.

E mais, a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda pagou ao titular dos direitos de propriedade do *software* a quantia total de 3 milhões de reias para os 24 meses de contrato, sendo que, somente no mês de janeiro de 2004 (cerca de 01 mês após assinatura do contrato) recebeu quase o dobro desse valor da INFRAERO.Vejamos o que disse o Sr. Ettore Casoria a respeito disso:

> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Em 6 de janeiro de 2004, ou seja, no primeiro mês de vigência do contrato, a INFRAERO pagou o valor de 5 milhões, 207 mil e 200 reais à FS3. Relativamente a esse valor, o que a FS3 executou? Ou que produto entregou a INFRAERO pra ter direito a esse montante de 5 milhões no primeiro mês?*
>
> *SR ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Senador, é a base contratual de uma proposta. Tem pelo menos uma garantia mínima que o processo vai ser concluído a gente tem uma base--*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): No mês de janeiro o que V.Sª. executou?*
>
> *SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Foi executado o termo de licença final do contrato, desenvolvimento de módulos, viagens, levantamento de banco de dados... Existe todo um processo. É que nem quando a gente compra um carro. O senhor dá entrada no carro pra poder ter o carra. Eu acredito que a INFRAERO ela deu uma entrada exatamente num contrato, numa proposta que foi oferecida. Nossa proposta elo tinha um valor inicial que é exatamente a nossa garantia de continuidade do projeto, Senador.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Eu perguntaria então a V.Sª.: 5 milhões, 207 mil e 200 já pago sem nada?*
>
> *SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: 20% do valor do contrato.*

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Exatamente. Porque motivo a INFRAERO precisaria dessas licenças? Licenças de uso cliente, licença servidor em janeiro de 2004? Se ela seria operada a partir de junho de 2004?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Fazia parte da nossa proposta, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A cada licença de uso cliente corresponde a uma senha de usuário do sistema. Correto?(...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual o custo que a FS3 teve com relação ao licenciamento? Do valor recebido da INFRAERO, quanto foi repassado a licenciadora supostamente empresa MEDIA PLUS UK? Quanto que V.Sª. passou desse dinheiro? Desses cinco milhões que V.Sª. recebeu naquele janeiro, quanto que V.Sª. repassou para a empresa? Licenciadora.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Foi passado para a empresa aproximadamente em torno de 3 milhões de reais, 3,5 milhões de reais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Isso valor contrato ou mês de janeiro?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Não, valor do contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então no mês de janeiro, quando V.Sª. recebeu 5 milhões, mais de 5 milhões, quanto repassou para a empresa que licenciou?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Não recordo. Posso verificar.(...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. reconhece que não foi implantado em todos os aeroportos em agosto de

2004? Até agosto esse sistema não estava implantado em todos os aeroportos?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Conforme eu falei, Senador, nosso cronogroma de implantação ele previa uma seqüência de implantação, onde até o final de 2005 todos os 13 principais aeroportos e até janeiro de 2006--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas veja bem o que estou questionando é o seguinte: V.Sª. tinha um montante de licença, recebeu em janeiro um tanto por isso e agora no mês de agosto recebeu mais outro tanto. Pra completar o sistema. O sistema estava completo. E o valor que V.Sª. recebeu até agosto pra completar tudo isso. A pergunta que eu faço é o seguinte. V.Sª. recebeu todo o dinheiro. Mas todo o serviço estava implantado em todos os aeroportos?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Os serviços, conforme eu falei no nosso cronograma. ele foi terminado e implantado em todos os 65 aeroportos em janeiro de 2005, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO). Ou seja, em agosto de 2004 ele não estava completo. Especialmente para as licenças.

Regustre-se, ainda, que houve cobrança de hospedagem do *software*, fora da INFRAERO, pela qual a empresa pública pagou mais de 2 milhões de reais.

Questionado em que consistia tal hospedagem, o Sr. Ettore F Casoria afirmou que investiu apenas 50 mil dólares na compra de equipamentos para proceder à dita hospedagem.

Uma contratação que visasse ao interesse público deveria prever a hospedagem em equipamento da INFRAERO, pois, assim, gastar-se-ia

infinitamente menos e ainda deter-se-ia os dados consigo, o que não ocorreu. Vejamos o que diz acerca do fato o Sr. Ettore F Casoria:

> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Em que consistia a hospedagem do Advantage Server no valor total de 2 milhões e 90 mil reais cujos pagamentos foram concebidos em parcelas mensais de 95 mil reais a partir do terceira mês de vigência do contrato? O senhor poderia especificar o sistema e as máquinas que foram utilizadas para o hospedagem? Esse sistema e as máquinas foram alugados ou comprados?*
>
> *SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Nós tivemos dois equipamentos comprados, logicamente quando foi feito, exatamente existia um projeto, onde esse projeto se [ininteligível] um dimensionamento de equipamento e utilização, foram compradas dois servidores que são de nossa propriedade--*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Foram comprados de quem?*
>
> *SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Mercado.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Sim, de quem? V.Sª. se recorda?*
>
> *SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Uma empresa. TRIAXES(F), se não me engano.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. tem as notas fiscais?*
>
> *SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Sim, senhor.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E o valor V.Sª. se lembra?*
>
> *SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Cada servidar custau em torno de 25 mil dólares, mais ou menos.*

Ressalte-se que o referido contrato de mais de 26 milhões de reais foi celebrado em apenas 45 dias, que foi o tempo decorrido entre a apresentação da proposta pela empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda e a assinatura do termo contratual pela INFRAERO, como segue:

> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual o tempo decorrido entre a apresentação da proposta comercial à INFRAERO e a aceitação da mesma pela empresa? Apresentou a proposta, em quanto tempo a INFRAERO aceitou essa proposta?*
>
> *SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Acho que em 45 dias, Senador. Não tenho certeza.*

Há claros sinais de que todos os envolvidos na malfadada contratação agiam com um só desígnio, de forma associada, estando presentes os elementos que caracterizam o crime de formação de quadrilha ou bando.

Vejamos o que dizia o relatório de auditoria da INFRAERO:

> *45) A dinâmica dos fatos qualifica de ilícitos os atos praticados para viabilizar a contratação direta sem licitação.É manifesto o conluio entre diretores da FS3 (Ettore Ferdinando Casoria e Michel Farah) e elementos da INFRAERO. Dentre os quais, como mentor, o Dr. Fernando Brendaglia de Almeida(...).*

O Sr. Ettore Ferdinando Casoria foi novamente citado no relatório de auditoria:

> *Ettore Ferdinando Casoria (CPF Nº 082.325.008-32) e Michel Farah (CPF Nº 125.772.738-94). A toda evidencia, eram os atores desse negócio referidos por Fernando Brendaglia de Almeida. Tanto que: a) 44 dias depois da encomenda do molsinado relatório/diligência, registraram a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda; b) passados apenas mais 3*

dias, firmaram o contrato preliminar com a Media Plus U K Ltd, onde consta, inclusive, o programa de implantação do Advantage V2 e o número de aeroportos em que seriam instalados ;c) transcorridos apenas mais 37 dias, apresentou proposta para fornecimento de licenças de uso do software e prestação de serviços para implantação e manutenção dos mesmos.

Portanto, verifica-se que o Sr. Ettore Ferdinando Casoria teve intensa participação no negócio jurídico que causou prejuízos à INFRAERO, na condição de sócio da empresa FS3 Comunicação e Sistemas e de principal negociador de contrato altamente lesivo à Administração Pública.

A perícia realizada pela INFRAERO e a sindicância instaurada pela CGU resultaram na abertura de dois procedimentos investigatórios, nos quais o Sr. Ettore Ferdinando Casoria aparece como investigado:

a) O Ministério Público Federal no Distrito Federal instaurou o procedimento cível preparatório de ação civil pública para investigar a contratação da FS3 pela INFRAERO, sob o nº 1.34.001.006462-2004-29, que ainda não foi concluído.

b) O Departamento de Polícia Federal instaurou o inquérito policial nº 04.462/2007-SR/DPF/DF, em 25/04/2007, para apurar a responsabilidade penal dos envolvidos e que se encontra em andamento.

Dos sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito

O Sr. Ettore Ferdinando Casoria apresentou, no ano-calendário de 2003, movimentação financeira correspondente a 23,33 vezes o total de

rendimentos declarados. Registre-se que, nesse ano, houve registro de transação imobiliária.

Ressalte-se que, nos anos de 2004 e 2005, o Sr. Ettore Ferdinando Casoria declarou mais de 2,7 milhões a título rendimentos isentos (lucros e dividendos). A participaçao do Sr. Ettore Casoria era de 25 % do Capital Social da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda nesse período, passando a 40 % em 2006. Registre-se, ainda, a expressiva variação patrimonial de mais de R$ 1,6 milhão verificada no ano de 2004.

Por fim, apresentou movimentação financeira média, com base na CPMF, de cerca de R$ 1,6 milhão entre os anos de 2004 e 2006, em que pese, no mesmo período, apresentar renda média de cerca de R$ 100 mil, por conta do vínculo de emprego mantido com a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda.

Diagramas constantes de volume anexo a este Relatório trazem o relacionamento telefônico e bancário do Sr. Ettore Ferdinando Casoria. Referidos diagramas explicitam a quantidade de ligações e o tempo em minutos consumido nessas chamadas. Ademais, mostram o número de transações financeiras e o montante em reais movimentado nas respectivas operações (Diagramas 05, 09 e 10). O Diagrama 06 traz o relacionamento bancário da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda.

Apesar de precárias as informações do sigilo telefônico, pois, até o fechamento deste Relatório, não havíamos recebido os dados acerca das ligações telefônicas efetuadas e recebidas pelo Sr. Ettore Ferdinando Casoria, foi possível constatar vínculos com ramais da Infraero (3251 e 3222), cujos usuários necessitam ser identificados (Diagrama 05). Há, ainda, trocas

telefônicas com o Sr. Roberto Dotta Filho, que tem vínculo com a empresa Bertald do Brasil S/A, acionista da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda.

Quanto ao sigilo bancário, em que pese apresentar expressiva movimentação financeira com base na CPMF (mais de R$ 5 milhões entre os anos de 2003 e 2006), até o fechamento deste Relatório, as informações bancárias do Sr. Ettore Ferdinando Casoria foram precariamente disponibilizadas.

Pelos Diagramas 09 e 10, observa-se que a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda transacionou com contas do Sr. Casoria a quantia de cerca de R$ 1,30 milhão.

Todavia, como a Comissão Parlamentar de Inquérito dispõe do sigilo da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, verificou-se que, entre 13/01/2004 e 21/09/2005, foram transferidos cerca de R$ 2,4 milhões ao Sr. Ettore Ferdinando Casoria.

Alguns lançamentos efetuados na conta pessoal do Sr. Ettore Ferdinando Casoria merecem ser rastreados, a exemplo do débito de R$ 8 mil em favor da empresa Agropecuária Sovikajumi Ltda. Ademais, contatou-se créditos na conta pessoal do Sr. Casoria oriundos de outras empresas pertencentes ao seu sócio, Sr. Farah.

Por fim, o Diagrama 01 explicita teia de vínculos estabelecida pela contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda.

NECESSIDADES IDENTIFICADAS

Necessário o compartilhamento dos sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito com o Departamento de Polícia Federal e com o Ministério Público Federal para que sejam utilizados nos procedimentos investigativos já instaurados por esses órgãos.

JOSÉ DE OLIVEIRA SOBRINHO

IRREGULARIDADES INVESTIGADAS

Na condição de empresário e Presidente da ABMA – Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária, que congrega uma quantidade expressiva das empresas concessionárias de mídia aeroportuária, detendo considerável parcela dos contratos com a INFRAERO, é suspeito de intermediar interesses privados junto à Administração da INFRAERO em troca da obtenção de vantagens pessoais. Nesse sentido, há suspeitas de que tenha feito gestões para que fosse interrompido o uso, pela INFRAERO, do *software* Advantage V2, que trouxe um maior controle da receita de concessão de espaços publicitários para veiculação de mídia aeroportuária pela INFRAERO, que, em razão disso, afetaria diretamente os interesses dos associados da ABMA e do próprio José de Oliveira Sobrinho, titular de empresas do ramo.

INDÍCIOS COLHIDOS NOS AUTOS DA CPI

José de Oliveira Sobrinho foi citado na Nota Técnica da CGU nº 749/GSGAB/SFC/CGU/PR, de 24/07/2007, elaborada em função da instauração de sindicância para apurar as supostas irregularidades na contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas pela INFRAERO.

Em determinado trecho da nota, o técnico em finanças e controle, Sr. Amarildo José Leite, relatou as conclusões a que chegou ao analisar como funciona dentro da INFRAERO a gestão da receita de mídia aeroportuária, como segue:

> *Vislumbra-se a existência de duas posições antagônicas dentro da empresa; uma, desejando um maior controle e eficiência da gestão da receita de*

mídia; outro, defendendo os interesses do status quo anterior ao da implantação do sistema.

Há indícios de que a suspensão da utilização do sistema Advantage V2 ocasionou a redução, conforme casos concretos identificados no trabalho da CGU, da receita com mídia aeroportuária. Por ineficiência de controles, os concessionários repassariam à INFRAERO valores aquém do estipulado contratualmente. Suspeita-se de que a ABMA tenha concorrido para que tal suspensão se concretizasse.

É o que se depreende dos seguintes trechos da nota técnica:

16. Vale lembrar, finalmente, que, se em funcionamento estivesse, o Advantage V2, ou qualquer outro sistema similar com as funcionalidades descritas acima, se constituiria em ameaça real aos interesses das grandes concessionárias de Mídia Aeroportuária, sobretudo, naquelas vinculadas à Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária -ABMA, cujas associadas são responsáveis pela comercialização de cerca de 80% desse segmento.

17.Ressalte-se ainda que per ocasião da transição do cargo de Diretor Comercial. do Sr. Fernando Brendaglia de Almeida para a Sr. Tércio Ivan de Barros, em alguns casos a FS3 solicitava a ida a alguns aeroportos para efetuar as manutenções, conforme constante do contrato, e tais solicitações eram negadas pela área Comercial. Logo depois, a INFRAERO suspendeu o contrato alegando, entre outros motivos, a não comprovação da efetiva prestação dos serviços. (anexo fls. 38 ' a 53).

18.A ABMA tem como seu Presidente, o Sr. José de Oliveira Sobrinha, também proprietário do Grupo MARKPLAN, um dos maiores concessionários. Também fato digno de observação, é ex-empregado da INFRAERO, tendo sido contemporâneo com o Sr. Tércio Ivan de Barros, que foi justamente 0 Diretor Comercial da INFRAERO que, sucedendo a Sr. Fernando Brendaglia de Almeida no cargo, determinou a suspensão do contrato da FS3. "(...)

21. Verificou-se, ainda, que opos a posse do Sr. Tércio Ivon de Barros a frente da Diretoria Comercial. em pesquisas efetuadas no software sob análise (Sistema Advantage V2), que na locação de alguns pontes do Aeroporto Internacional de São Paulo -Congonhas. foram repassados à INFRAERO R$ 866,66 por unidade ate 30,/09/2005. Em seguida, ao término de tais contratos, esses mesmos pontos foram locados com valor de repasse reduzido para R$ 100,00, por espaço, com contratos validos ate 2015, para a concessionária MARKPLAN, de propriedade do Sr. Jose de Oliveira Sobrinho, com quem o Sr. Tércio já havia trabalhado na Infraero, conforme informado acima. (anexo fls. 57 :160)"(...)

23. A INFRAERO mantém contratos de uso de área para publicidade com 63 (sessenta e três) empresas de midia aeroportuária. Dentre essas, aproximadamente 10 (dez) empresas detêm 80% do faturamenta, entre elas: Grupo Kallas - do qual fazem parte CODEMP, CODEMP-Ro, AMMA, entre outras -, Markplan -de propriedade do Sr. Jose de Oliveira Sobrinho, presidente da Associação Brasileira de Midia Aeroportuaria -ABMA -, META 29, J. CHEBLY, BRASIF, etc., empresas que atuam há aproximadamente 25 anos nesse mercado. Existem fortes vínculos entre os sócios dessas empresas. (...)

28. Ainda sobre evasão de receitas, constatou-se também uma situação anômala no que diz respeito à venda de publicidade nos carrinhos de bagagem nos aeroportos Hoje existem cerca de 10.000 carrinhos, concedidos a AMMA Publicidade, Ltda, empresa pertencente aos grupos MARKPLAN e CODEMP. que os loca por RS 42,00 cada um conforme proposta comercial em nosso poder, e repassa à INFRAERO apenas o valor de R$ 1.00 por carrinho.

Entre outras empresas, o Sr. José de Oliveira Sobrinho é sócio da AMMA Publicidade Ltda e da Markplan.

Em 10/07/2007 esta CPI ouviu o técnico em finanças e controle da CGU, Sr. Amarildo José Leite, que confirmou ter encontrado os indícios de

excessiva concentração da receita de mídia aeroportuária nas empresas associadas à ABMA, inclusive em empresas de propriedade do Sr. José de Oliveira Sobrinho.

Confirmou, ainda, que foram constatados casos concretos de subfaturamento de contratos de mídia por parte das concessionárias, gerando repasse inferior ao devido à INFRAERO, como segue:

> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Apesar desse trabalho preliminar, V.Sª poderia dizer se há uma excessiva concentração da receita de mídia aeroportuária nas mãos de poucas empresas? Em caso afirmativo, é possível identificar qual o percentual de concentração e quais as empresas detêm?*
>
> *SR. AMARILDO JOSÉ LEITE: Sim. Há uma concentraçãa... Hoje poucos grupos são responsáveis par cerca de 80% da comercializaçãa de mídia aeraportuária. São poucos grupos. É o Grupo Kallas, que são proprietários do grupo... Das empresas CODEMP, CODEMP Rio, AMA, Olivier, a K Publicidade, o Grupa Markplan que pertence ao Sr. José de Oliveira Sobrinho, que é um grupo forte, a Meta 29, J. Chebli e Brasilf. Essas empresas hoje que detêm 80% da comercialização de mídia aeroportuária.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Então são pouquíssimos empresas. Os contratos da INFRAERO com as empresas de mídia aeroportuária prevêem o pagamento de um volor fixo por ponto de publicidade acrescido de 50% do sobrepreço conseguido pelas empresas de mídia junto aos usuários finais. Foi constatada pela equipe de auditoria da CGU caso concreto em que as empresas de mídia aeroportuária não vêm repassando à INFRAERO os valores devidos resultantes do sobrepreço conseguido junto aos clientes finais?*
>
> *SR. AMARILDO JOSÉ LEITE: Foi constatado, sim. Só que hoje na INFRAERO hoje já não é mais assim. Antigamente era garantia mínima*

mais 50%. Então, fazia uma garantia mínimo, se aquele ponto fosse ou não utilizado, a empresa pagaria aquele tanto independente de estar locado aquele espaço. Caso locasse, era 50% para a INFRAERO. Hoje não é dessa forma mais. Hoje é por preço fixo. Fixa um preço de X, a empresa vai passar X para a INFRAERO. Independentemente do valor que ela locar aquilo. Nessa época, como citado aqui na nota técnica, no item 25, no item 25 da nota técnica, nós verificamos no Aeroporto Afonso Pena alguns casos de que os valores repassados à INFRAERO eram bem menor. Em alguns casos até 80%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O senhor tem como detalhar? Só para exemplificar?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE: Aeroporto de Curitiba, publicidade, sete painéis. Valor constante das propostas das empresas: 22 mil e 500. Valor devido, caso se efetivasse os preços ao lado da INFRAERO. 11 mil, 250. Valor efetivamente repassado à INFRAERO. 3 mil e 500 reais. Percentual não repassado, 68,88%. Concessionária detentora do espaço: CODEMP. Outro casa. Dois tatens. Valor das propostas: Sete mil. Valor devido à INFRAERO três e quinhentos. Valor efetivamente repassado: Mil. Percentual não repassado. 71,43%. Esse levantamento só foi com relação ao aeroporto de Curitiba.(...)

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE: Pois não. Curitiba, 750 carrinhos de bagagem. Valor constante das propostas das empresos: 31 mil, 500 reais. Valor devido à INFRAERO caso fosse repassado corretamente: 15 mil 750. Valor efetivamente repassado: 810 reais e dois centavos. Percentual não repassado: 94,86%. Concessionário CODEMP.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito. Constatou-se a participação de servidores da INFRAERO na evasão dessa receita?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE: Não. Nessa fase dos trabalhos nós não temos esses elementos para afirmar.

Por sua vez, o Sr. José de Oliveira Sobrinho foi ouvido por esta CPI em 15/08/2007 e esclareceu acerca de suas atividades empresariais e sobre a ABMA – Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária, como segue:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O senhor é Presidente da Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária, ABMA. Pronunciasse ABMA ou A-B-M-A?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: ABMA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): É Presidente.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: Sou Presidente da ABMA, Sr. Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quais as atividades, experiências e habilitação profissional de V.Sª?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: Eu sou formado em administração de empresas, sou formado em economia, tem pós-graduação em marketing, fui funcionário da INFRAERO durante sete anos e tenho uma empresa de publicidade da qual eu sou sócio, e atuo há 18 anos no mercado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual o nome da empresa?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: MARKPLAN, MARKETING PLANEJAMENTO E PROPAGANDA LTDA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Perfeito. O que é a Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária, ABMA? Ela foi criada e constituída com que finalidade e quando? V.Sª poderia nos expor?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: A Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária, ela foi criada no ano de 2001, e ela tem por finalidade defender os direitos e interesses de seus sócios, objetivando a defesa econômica e social do grupo associado, através de ajuda mútua, visando desenvolvimento e aprimoramento de suas atividades. Representar os seus associados conjunto ou isoladamente junto a quaisquer entidades privadas, poderes públicos, autarquias, empresas públicas, sociedades de economia

mista, federais, estaduais, municipais e estrangeiras. Firmar e celebrar contratos e convênios de interesse da associação. É uma associação sem fins lucrativos, da qual eu posso passar o estatuto para o Sr. Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): São quantas empresas que contratam hoje com a INFRAERO? V.Sª tem esse número?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: 76 empresas que eu posso deixar a lista com o senhor de todas as empresas que contratam com a INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E quantas são associadas?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: 16 empresas associadas.

O Sr. José de Oliveira Sobrinho negou a existência de contratos de gaveta entre as concessionárias de mídia aeroportuária e as empresas anunciantes, visando a elidir parte da receita que caberia à INFRAERO, como segue:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Em depoimenta a essa CPI e também na Polícia Federal, a Srª. Sílvia Pfeiffer declarou que há empresas de mídia aeroportuária que comercializam espoços, essas empresas de mídia, elas comercializam espaços publicitários nos aeroportos naturalmente, que descumprem a obrigação de repassar à INFRAERO os 50% do valor dos contratos firmados com as empresas de publicidade. Atuam por meio da realização de dois contratos, que foi mostrado aqui, ela disse várias vezes, e esse senhor que antecedeu ao depoimento de V.Sª ele numa fita diz que isso é verdade, hoje ele negou. Diz que as empresas atuam por meio da realização de dois contratos. Um contrato com valor menor, celebrado com a INFRAERO, sobre o qual é calculado o total a ser repassado à estatal, e outro de gaveta, com valores bem superiores efetivamente cobrados dos anunciantes pelas empresas de publicidade. V.Sª confirma essa declaração?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: Não. Ela fez a declaração. Possivelmente a empresa dela atue dessa forma. Mas a minha empresa e as empresas que eu conheço e tenho relacionamento eu acredito que tenha um contrato só firmado para declaração publicitária.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ela disse que isso é prática comum entre as concessionárias de mídia aeroportuária que atuam junto à INFRAERO. Que isso é corriqueiro. V.Sª confirma isso ou nega isso?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: Pela minha empresa, eu nego.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas, pelo conhecimento que V.Sª tem, a prática de mercado. Não é dessa forma que ela diz?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: Não é dessa forma. A INFRAERO tem uma diretriz de atuação nos aeroportas. Então eu nego essa afirmação. Nem todas as empresas são iguais. Pelas declarações dela que nós pegamas na mídia, a ABMA fez uma interpelação judicial em que a ABMA está argüindo judicialmente que ela tem que nominar quem são as empresas, tem que apontar quem são as empresas. Eu posso deixar essa interpelação para o senhor.

O Sr. José de Oliveira Sobrinho respondeu, ainda, questões relativas à implantação do *software* Advantage *V2* na INFRAERO e suas consequências para o relacionamento das empresas de mídia aeroportuária com a estatal. Negou, ademais, ter havido qualquer entendimento entre ele e o Sr. Tércio Ivan de Barros para a suspensão da utilização daquele *software* na INFRAERO, como segue:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A transparência proporcionada pelo uso do software Advantage V2 com relação aos preços e a identificação dos espaços publicitários, bem como valores repassados à INFRAERO dificultou em alguma coisa a realização

de negócios lá dentro? Quando esse software esteve implantado, isso contrariou a ABMA?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: Não. Eu não poderia dizer que contrariou a ABMA. Porque a INFRAERO ela é que dita as diretrizes do que ela vai fazer com os negócios dela. Mas, o software, lendo o termo de uso do software, nós chegamos à conclusão que a INFRAERO não tinha hegemonia sobre a ferramenta. Por quê? Porque quem fazia o gerenciamento da propaganda naquele modelo não era a INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A contratação direta diminuía a importância das concessionárias, não é verdade?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: É um assunto a ser discutido, por quê? Porque as empresas de publicidade elas foram criadas com o objeto legal para exercer o exercício da função de publicitário. Então ela tem um objeto social para isso. Como que uma empresa pode alugar diretamente se ela não for do meio? Ela tem que apresentar toda a documentação para o exercício da profissão junto à INFRAERO. Portanto, negociar diretamente uma mídia não sendo empresas legalmente estabelecidas para o exercício da função, na nossa ótica existe um equívoco legal.(...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª já respondeu, mas V.Sª trabalhou na INFRAERO e foi contemporâneo do Sr. Tércio Ivan de Barros. Correto?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: Fui contemporâneo do Dr. Tércio.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª manteve ou mantém algum tipo de relacionamento profissional ou comercial com o Sr. Tércio Ivan de Barros?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Já manteve?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: Não. Nem quando trabalhava com ele porque na escala hierárquica ele estava três passos acima da minha função.

Portanto eu não tinha nenhum contato direto com o Dr. Tércio. E quando ele assumiu a diretoria comercial neste último período, o único contato e reunião que nós tivemos com o Dr. Tércio foi através da ABMA, numa apresentação que fizemos para a diretoria comercial, para a diretoria jurídica da INFRAERO.

O Sr. José de Oliveira Sobrinho, ainda em seu depoimento, reconheceu como verídica a situação evidenciada pela CGU na nota técnica retro mencionada, na qual, após a suspensão do uso do Advantage V2, pontos de publicidade locados anteriormente a mais de R$ 800,00 baixaram para R$ 100,00, contratos esses celebrados com a empresa Markplan, de propriedade do Sr. José de Oliveira Sobrinho.

O Sr. Sobrinho, contudo, justificou tal ocorrência dizendo que posteriormente os valores iriam subir até alcançar o patamar de R$ 1.500,00.

Reconheceu, ademais, que, dos R$ 42,00 obtidos com espaços publicitários em cada um dos 10.000 carrinhos de bagagem, repassava à INFRAERO somente R$ 5,00 (ao contrário do R$ 1,00 como havia afirmado a CGU), como segue:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Eu... Veja só, a Controladoria-Geral da União, essa mesma auditoria, utilizando-se de pesquisas no software Advantage V2 constatou que após a posse do Sr. Tércio Ivan de Barros à frente da diretoria comercial, na locação de alguns pontos de mídia do Aeroporto Internacional de São Paulo, Congonhas, foram repassados à INFRAERO 866 reais e 66 centavos por unidade até 30 de setembro de 2005. Em seguida ao término de tais contratos, esses mesmos pontos foram locados com valor de repasse reduzido para 100 reais, por espaço, com contratos válidos até 2015 para a concessionária

MARKPLAN. Que V.Exª é proprietário. Qual a explicação para tamanha redução de receita para INFRAERO?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: Tem-se que analisar os contratos e ver qual é o objeto do...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Foi Congonhas...

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: E ver qual é o objeto do contrato. Foi negociado com a INFRAERO a implantação de uma... Um projeto chamado Revista Eletrônica. Esse projeto Revista Eletrônica ele consiste na colocação de um totem com um plasma aonde existe uma interligação, e existe um sistema de--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas eram os mesmos pontos. V.Sª pagava 866 reais e 66 centavos por unidade até 30 de setembro de 2005. A partir do momento em que esses contratos terminaram, V.Sª os renovou até 2015 com valor de 100 reais por espaço. Isso o que diz a Controladoria -Geral da União. Isso é verdade?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: Não. A informação não é verdadeira. Eu tenho os contratos comigo. O contrato ele não foi renovado. O contrato foi destratado. Essa negociação não começou com o Dr. Tércio assumiu a diretoria comercial--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas eu nem disse isso.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: Ela começou-

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Eu ia perguntar agora. Qual a influência que teve o Dr. Tércio nisso?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: Num determinado momento, salva engano, o senhor colocou que...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Lá atrás.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: Ela não começou lá, ela começou em julho. Salvo engano em julho de 2005. E um contrato em que... E se fizer as

contas, Senador, o controto atual pelos cinco anos dá novecentos e poucos reais, e não 866. Por ponto.

Então, estou com o contrato oqui, posso lhe passar e lhe passo às mãos o contrato. Se o senhor me permitir vou explicar o que é o projeto. Nós tínhamos um painel que era chamado totem de locolização. Esse totem de localização ele tem duas faces: Uma face que vai painel publicidade puro, e atrás dele vai o mapa do aeroporto com as atividades que tem no aeroporto. Para que o passageiro possa se orientar e se dirigir a determinada loja no aeroporto. Esse projeto ele foi mudado. Ele não passa a ser mais um painel estático. Ele passa a ser uma revista eletrônica. Aonde todo o mix aeroportuário vai ser veiculado nesse plasma com esse totem. Então o custo de se ter esse projeto é muito maior. Muito bem. Se fizer a conta dos cinco anos, vamos chegar a novecentos e poucos reais por ponto. Mas tem uma vantagem maior ainda. Qual é a maior vantagem que tem? O mix aeroportuário vai estar sendo veiculado. Vamos dar como exemplo qualquer loja no aeroporto, ela tem o direito de veicular gratuitamente nesse projeto quando ela veicula, ela fomenta vendas, quando ela fomenta vendas, conseqüentemente a INFRAERO aumentou o faturamento dela porque a INFRAERO participa do faturamento das lojas com percentual. Portonto, é um projeto completamente diferente de um projeto estático. E foi escalonado o preço de cem reais até a implantação do projeto. Então não é que é cem reais o custo que nós estamos pagando. Ele é cem reais durante um determinado momento. Depois ele passa para 1.500 reais por ponto. E se fizer a conta do valor global do contrato, ele te dá em média novecentos e poucos reais, não 816 que a gente pagava. Portanto é um contrato maior do que está colocado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas mês a mês de 866 e 66 caiu para 100. E... é o que V.Sª disse, no seu entendimento lá na frente V.Sª vai ter que pagar 1.500.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: Vou ter que pagar 1.500, além do que as lojas estão veiculando e fomentando vendas para as lojas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Na mesma auditoria, a Controlodoria-Geral da União afirma que constatou a existência de 10 mil carrinhos de bagagem concedidos à AMMA publicidade do grupo MARKPLAN e CODEMP que os loca a 42 reais cada um aos anunciantes e repassa apenas um real à INFRAERO. Quando deveria repassar 50% do valor recebido do anunciante. A Controladoria-Geral da União afirma tal constatação embasada em proposta comercial que localizou nos arquivos da INFRAERO. É verdade tal fato?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: Não. Eu já estive na Controladoria - Geral da União, dei as explicações e deixei uma pasta. E se o senhor me permitir eu faço as explicações para o senhor. E vou deixar essa pasta com o senhor. Os carrinhos de bagagem são adquiridos pela AMMA. A AMMA compra os carrinhos de bagagem e coloca lá no aeroporto. Não é um real que a AMMA paga por carrinho de bagagem. É cinco reais que ela paga por carrinho de bagagem. Uma proposta que ela sai para o mercado ela sai a 42 reais. No entanto, é uma proposta final. Nesses 42 reais, nós temos o desconto de comissão de agência, que é 20%, temos toda a carga tributária... Aliás, esse valor carga tributária é um dos fatores que a ABMA julga que não é legal a INFRAERO firmar o contrato diretamente com o anunciante porque quando ela afirma diretamente com o anunciante, o anunciante não tira nota fiscal. Portanto toda a carga tributária é o Governo, o Município ou o Estado sai perdendo essa carga tributária. Muito bem.

Então, este contrato ele... A INFRAERO recebeu nos últimos cinco anos por esse contrato com a AMMA ela recebeu um milhão, oitocentos e mil reais e estão aqui todos os boletos pagos para a INFRAERO nos últimos cinco anos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então recebeu um real ou cinco reais por carrinho.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: Ela recebia cinco reois. Quondo começou o contrato--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E V.Sª menos o imposto e V.Sª cobrava do anunciante 42.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: 42 é a proposta. Eu não cobro do anunciante. Existe uma negociação. E eu não tenho toda a frota de carrinho também vendida.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): São só 10 mil, segundo o...

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: A AMMA hoje acho que ela não tem mais 10 mil. Ela deve ter por volta de nove mil carrinhos, dos quais quatro mil e quinhentos carrinhos é o volume de vendas que está aqui na planilha com o faturamento da AMMA mensal por esses carrinhos.

Então, assim, se nós formos considerar o patrimônio colocado no investimento, ele tem... A INFRAERO ela recebeu um patrimônio de 3 milhões e 150 mil. Ela recebeu de receita um milhão, 871 mil. E ela recebeu também a manutenção mais a mão-de-obra que dá um milhão 230 mil que tem aqui as fotos das carrinhos de bagagem que o senhor depois pode examinar como eles são tratados, e eles são mantidos esses carrinhos. A manutencão é por nossa conta. Portanto, o exercício que foi feito aí ele tem um equívoco. A INFRAERO nos últimos cinco anos ela recebeu um total de 6 milhões, 251 mil, 164.61 por carrinho. Estão aqui as contas que nós fizemos com os clientes que nós temos e valor que cada cliente paga pelos carrinhos de bagagem, que se nós não considerarmos o investimento que foi feito, não quisermos ter de volta esse investimento, nós chegamos a um lucro de 1% numa operação dessa. Portanto, é uma operação que ela não é--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): 1%?

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: 1%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então não vale a pena ter carrinho.

SR. JOSÉ OLIVEIRA SOBRINHO: Nós entramos no negócio de carrinho de bagagem e hoje nós... existe um pátio que nós colocamos. Esse contrato é um contrato de cinco anos. Portanto se eu desistir desse contrato nesse

momento eu estarei entregando o patrimônio e perdendo esse patrimônio. Eu não tenho a minha frota vendida. Existe ociosidade. Em carrinhos de bagagem estão aqui as planilhas para serem verificadas e podem ser verificadas também no aeroporto.

NECESSIDADES IDENTIFICADAS

Necessário instaurar procedimento específico para investigar minuciosamente a área de mída aeroportuária. Nessa investigação, o papel exercido pela Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária – ABMA deve ser detidamente avaliado, assim como a sua relação com a INFRAERO. As relações contratuais existentes entre anunciantes e concessionários de mídia aeroportuária, bem como eotre estes e a INFRAERO devem ser o foco da investigação.

Nesse contexto, é imprescindível a obtenção e análise de contratos de concessão de espaço publicitário em aeroportos para empresas concessionárias afiliadas à ABMA, visando à identificação de a) subfaturamento da receita devida à INFRAERO pela participação na venda dos espaços publicitários, inclusive com a utilização de contratos de gaveta e b) dispensa indevida de licitação.

Investigar a possível influência da ABMA nas decisões estratégicas da Diretoria Comercial da INFRAERO mostra-se também necessário.

Ademais, o acesso aos sigilos bancários e telefônicos do Sr. José de Oliveira Sobrinho é fundamental.

JOSEFINA VALLE DE OLIVEIRA PINHA

IRREGULARIDADES INVESTIGADAS

Na condição de Procuradora Jurídica Chefe da INFRAERO, foi a responsável pela aprovação, sob o aspecto jurídico, da contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda. Devido aos fortes indícios de irregularidades e ilegalidades que envolveram o mencionado negócio jurídico, foi arrolada como sindicada pela CGU no procedimento que investiga a contratação daquela empresa.

Ademais, é apontada pelo Tribunal de Contas da União como responsável pela aprovação das regras dos editais das principais obras de construção, reforma e ampliação de aeroportos da INFRAERO, cabendo-lhe explicar acerca das graves irregularidades constatadas nas fiscalizações a cargo daquela Corte de Contas.

INDÍCIOS COLHIDOS NOS AUTOS DA CPI

O Tribunal de Contas da União iniciou levantamento de auditoria, em 23/06/2006, na licitação da INFRAERO para construção do novo aeroporto de Goiânia/GO, cujos trabalhos estão em andamento. O valor da obra era de R$ 214.000.000,00.

No relatório de levantamento de auditoria, PT nº 26781999999999999, o TCU arrolou uma série de irregularidades constatadas, muitas de natureza grave, tais como:

a) Projeto básico/executivo deficiente ou inexistência de projeto básico;

b) Restrição ao caráter competitivo da licitação;

c) Ausência de justificativa para preços acima dos sistemas de referência;

d) Execução/pagamento de serviços não previstos no contrato.

No relatório de fiscalização que fez menção aos critérios dos editais utilizados em outras licitações da INFRAERO, os auditores do TCU sugeriram a oitiva da Sra. Josefina Valle de Oliveira Pinha, responsável pela aprovação dos editais sob o aspecto jurídico, com a seguinte justificativa:

> *Audiência de Responsável: Josefina Valle de Oliveira Pinha: apresentar razões de justificativa, enquanto Superintendente Jurídico que aprovou as regras da Concorrência nº 003/DAAG/SBGO/2003, acerca da não divulgação às licitantes de todas as regras do certame desde a sua Fase I, tendo sido o Edital da Fase II elaborado e aprovado após o conhecimento das licitantes qualificadas, situação de alto risco para o cumprimento dos princípios contidos no caput do art. 3º da Lei nº 8.666/93, a exemplo da temerária especificação a posteriori (após conhecer-se as habilitadas) das ponderações para avaliaçao dos quesitos técnicos, que revelaram-se distintas para cada uma das licitações de reforma/construção dos aeroportos de Goiânia, Guarulhos, Santos Dumont e Vitória. (Irregularidade 3)".*

Em outro ponto do relatório, os auditores voltaram a sugerir que a Sra. Josefina Valle fosse intimada a prestar esclarecimentos sobre a conduta adotada em concorrências da INFRAERO, como segue:

> *Audiência de Responsável: Josefina Valle de Oliveira Pinha: apresentar razões de justificativa, enquanto Superintendente Jurídico da INFRAERO que aprovou as regras da Concorrência nº 003/DAAG/SBGO/2003, sobre a adoção, na Fase II do certame, de critério subjetivo e restritivo da competitividade e do princípio da economicidade, que induziu na prática às*

licitantes à apresentação de propostas de preços dentro de uma faixa de variação e acima de um preço mínimo (91% a 110% do Orçamento de Referência). (Irregularidade 5).(...)

apresentar razões de justificativa, enquanto Superintendente Jurídico da INFRAERO que aprovou as regras da Concorrência nº 003/DAAG/SBGO/2003, sobre admissão, na Fase II do certame, dos critérios de aceitabilidade de preços gobal e unitários com margens acima dos valores orçados pela INFRAERO (10% do valor global e 20% dos preços unitários), induzindo uma vez mais ao sobrepreço das propostas, considerando estarem vários preços unitários de serviços significativos do Orçamento da INFRAERO acima dos preços de sistemas de referência, sem justificativa (Irregularidade 6).

Apresentar razões de justificativa, enquanto Superintendente Jurídico que aprovou as regras da Concorrência nº 003/DAAG/SBGO/2003, que originou o contrato nº 012-EG/2005/0011, sobre a falta de especificação, no Edital da Licitação, de critérios e limites para a subcontratação dos serviços da obra, possibilitando em tese a subcontratação integral dos serviços a juízo do Consórcio contratado, e sobre o agravante da falta de comprovação/formalização do exame das condições técnicas da subcontratada, contrariando o disposto no art. 72 da Lei nº 8.666/93 e os requisitos e princípios da motivação e da segurança jurídica.

O Ministério Público Federal no Estado do Espírito Santo instaurou o procedimento administrativo nº 1.170000001578/2003-81 para apurar supostas irregularidades nas licitações para obras no Aeroporto de Vitória, instando a Sra. Josefina Valle a dar explicações sobre os fatos investigados.

Ressalte-se, ainda, que a Sra. Josefina Valle foi arrolada como sindicada na sindicância da CGU instaurada pela Portaria/CGU nº 447, de 16/04/2007, publicada no DOU de 18/04/2007, aberta para apurar supostas

irregularidades ocorridas na contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda.

Do mesmo modo, a Sra. Josefina Valle encontra-se arrolada no processo do TCU nº 020.472/2004-1, instaurado para apurar as supostas irregularidades na contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda pela INFRAERO.

Ouvida pela assessoria da CPI em 21/09/2007, a Sra. Josefina Valle negou ter cometido qualquer irregularidade no processo de contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, afirmando que o negócio jurídico tinha toda a aparência de legalidade e que o parecer da área jurídica ateve-se tão-somente aos aspectos legais e formais do contrato e da ocorrência de hipótese de inexigibilidade de licitação, que entendeu cumpridas nesse caso.

Colacionam-se alguns trechos do depoimento prestado pela Sra. Josefina Valle que retratam a sua participação no procedimento de contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, como segue:

> *QUE com relação à pergunta nº 23, respondeu que os processos de contratação por inexigibilidade têm os seguintes trâmites: a área interessada solicita a abertura de processo; a autoridade competente autoriza a abertura do processo; o processo é encaminhado a área de compras, devendo cumprir todos os procedimentos da Norma Interna 6.01, em seguido o processo é encaminhado à auditoria, **depois segue para a procuradoria jurídica, que decidirá quanto a legalidade e do enquadramento da modalidade de licitação ou da inexigibilidade ou dispensa**; QUE a área de compras é vinculada à Diretoria de Administração; QUE a Diretoria Executiva só se manifesta nas*

contratações acima de vinte milhões de reais; QUE quanto ao quesito 25 a, a IP deve ter sido entregue aos Diretores com uma semana de antecedência: QUE quanto ao quesito 25 b, respondeu que a responsabilidade seria da própria Diretoria de Administração; QUE acredita que essa etapa foi sanada porque o contrato foi elaborado pela Área de Tecnologia da Informação; ***QUE quanto ao quesito 25 c , respondeu que constaram dos processos os elementos necessários ao projeto básico;*** ***QUE o estudo de viabilidade econômica e financeira do projeto não era de competência da Procuradoria Jurídica e a Auditoria Interna enviou o processo à Procuradoria com todos os requisitos preenchidos, para manifestação da Procuradoria apenas para manifestação com relação ao contrato e a inexigibilidade, nos termos da NI 6.01, item 9.4.4****:QUE quanto quesito 25 d, respondeu negativamente;* ***QUE quanto ao quesito 26, respondeu que recebeu o processo devidamente instruído e que à época desconhecia a norma;*** *QUE quanto ao quesito 27, respondeu que desconhecia a norma; QUE quanto ao quesito 28 c, respondeu que a Diretoria Comercial só tinha interesse na aquisição do SOFTWER objeto da contratação; QUE a diretoria comercial não tinha interesse na aquisição de outro produto;* ***QUE quanto ao quesito 28 d, respondeu que a Procuradoria Jurídica considerou suficiente a CERTIDÃO da ABES; quanto ao quesito 28 e, respondeu que considerou a Certidão da ABES suficiente; quanto ao quesito 28 letras f, g e h, respondeu que considerou que o Parecer elaborado pela Sra. ERIKA continha os elementos suficientes para receber a sua aprovação;*** ***QUE quanto ao quesito 28 I, respondeu que não examinou os documentos da contratação, tendo apenas ratificado o Parecer elaborado pela Sra. ERIKA;*** *QUE quanto ao quesito 28 k, respondeu que há entendimento contrário do TCU em processo de implementação e manutenção de Softwer relatado pelo Ministrro Walmir Campelo;* ***QUE quanto ao quesito 28 l, respondeu que trata-se de uma cláusula de produtividade e que não a considera ilegal, por considerá-lo como parte variável do contrato;*** *QUE quanto ao quesito 29, respondeu*

negativamente; QUE quanto ao quesito 30, respondeu que não tem conhecimento, pois o processo não retornou à Procuradoria Jurídica, mas teve conhecimento de que o documento comprova o patrimoniamento do bem ao acervo da INFRAERO; QUE quanto ao quesito 31, respondeu que a matéria de atribuição da Procuradoria Jurídica; QUE quanto ao quesito 32, respondeu que afirmativamente; QUE quanto ao quesito 33, respondeu negativamente; QUE quanto ao quesito 34, respondeu que só se ateve a análise dos Pareceres que instruíram o processo e a Certidão da ABES;

Concluímos pela existência de indícios de negligência profissional por parte da Sra. Josefina Valle de Oliveira Pinha, visto ter deixado de atuar com zelo em relação ao interesse público, tendo trabalhado mal e, conseqüentemente, cometido ilícito administrativo.

Do Resultado Final da Sindicância CGU – Processo nº 00190.010010/2007-48

A Controladoria - Geral da União remeteu a esta Comissão Parlamentar de Inquérito o relatório final do Processo nº 00190.010010/2007-48, bem como a decisão do Exmo. Sr. Ministro de Estado do Controle e da Transparência, Jorge Hage Sobrinho.

O processo foi instaurado para investigar eventuais irregularidades na contratação entre INFRAERO e FS3, bem como na suspensão do contrato, e também para apurar as denúncias feitas contra empregados da INFRAERO de favorecimento pessoal e recebimento de propina.

Incluiu-se ainda como objeto de investigação a contratação de adesivagem, com intuito de beneficiar a empresa Aeromídia Publicidade Ltda, em relação aos portões de 1 a 7 do Aeroporto de Brasília, fazendo contratação

direta, quando havia mais interessados, e por valor abaixo do preço de mercado.

Nos termos do Relatório final da CGU, a Chefe da Procuradoria Jurídica, Josefina Valle de Oliveira Pinha, deixou de verificar que o processo não estava instruído com os documentos necessários à contratação, principalmente projeto básico, parecer da área de informática, comprovação de propriedade do software, justificativa de preço etc.

Baseado nas conclusões da Comissão de Sindicância iniciada através da Portaria da CGU nº 447, de 16 de abril de 2007, publicada no DOU de 18.04.2007, e nas recomendações da Assessoria Jurídica da Controladoria-Geral da União, contidas no Parecer nº 301/2007 ASJUR/CGU/PR, DECIDIU:

(...)

Pela aplicação de pena de advertência, por estarem incursos no art. 39, 'a', da NI 4.01/B da INFRAERO, aos seguintes empregados:

a) JOSEFINA VALLE DE OLIVEIRA PINHA; (...)

Dos sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito

Diagrama constante de volume anexo a este Relatório traz o relacionamento bancário da Sra. Josefina V O Pinha. Referido diagrama explicita o número de transações financeiras e o montante em reais movimentado nas respectivas operações (Diagrama 14).

Até o fechamento deste Relatório, a partir do sigilo bancário até então transferido a esta Comissão Parlamentar de Inquérito, não foi

identificada operação suspeita. Quanto ao sigilo telefônico, informação alguma foi enviada para análise desta Comissão de Inquérito.

NECESSIDADES IDENTIFICADAS

Compartilhar os sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito com o Departamento de Polícia Federal e com o Ministério Público Federal para que sejam utilizados nos procedimentos investigativos já instaurados por esses órgãos.

LUIZ GUSTAVO DA SILVA SCHILD

IRREGULARIDADES INVESTIGADAS

Na condição de empregado público, é suspeito de patrocinar, direta ou indiretamente, interesse privado perante a Administração da INFRAERO, visando ao favorecimento de terceiros e pessoal. Nesse contexto, suspeita-se de ter recebido vantagens financeiras de concessionário de mídia aeroportuária da INFRAERO.

INDÍCIOS COLHIDOS NOS AUTOS DA CPI

Das suspeitas de favorecimento a concessionários privados da INFRAERO

Conforme Termo de Declaração prestado pela Sra. Silvia Pfeiffer no Inquérito Policial – IPL 702/06-SR/DPF/PR, Luiz Gustavo da Silva Schild direcionava as licitações de lojas *Duty Free* para a empresa BRASIF em todos os aeroportos internacionais. Todavia, não teria detalhes sobre essas transações. Apenas soube da irregularidade por intermédio do próprio Luiz Gustavo da Silva Schild e também por conta de um escândalo interno que houve na INFRAERO acerca desse caso.

No mesmo Inquérito Policial, a Sra. Silvia Pfeiffer declarou que a empresa Aeromídia (razão social alterada posteriormente para Arte Múltipla Empreendimentos Ltda) fez três depósitos em favor de Luiz Gustavo da Silva Schild: um de R$ 20 mil e dois de R$ 12 mil.

Um dos depósitos de R$ 12 mil foi feito em 17/02/2003, após o desconto do cheque da Caixa Econômica Federal nº 1342, ag. 0997, conta corrente 1715-5. O outro depósito de R$ 12 mil foi feito em 28/01/2003, após

o desconto do cheque nº 1259, ag. 0997, conta corrente 1715-5. Ambos os depósitos foram registrados no relatório de controle de movientação financeira da conta bancária da empresa como "Pagamento Brasília". Sobre o depósito de R$ 20 mil, a Sra. Silvia Pfeiffer não soube precisar a data, afirmando, no entanto, que foi feito em dinheiro no ano de 2003.

A Sra. Silvia Pfeiffer declarou ainda que não presenciou a entrega dos valores a Luiz Gustavo da Silva Schild. Todavia, afirmou que a funcionária da Aeromídia Dircelei, pessoa de confiança de Carlos Alberto Carvalho e responsável pela área financeira da empresa Aeromídia, quanto aos dois depósitos de R$ 12 mil, lhe disse que se destinavam a Luiz Gustavo da Silva Schild.

Declarou ainda a Sra. Silvia Pfeiffer que tais depósitos decorriam de favores prestados pela INFRAERO (no caso, Luiz Gustavo da Silva Schild) à empresa Aeromídia. Tais favores consistiam na obtenção de informações privilegiadas e facilitações em licitações da INFRAERO, conforme, inclusive, foi-lhe dito pelo próprio Carlos Alberto Carvalho.

Registre-se que todos os aspectos antes mencionados são também objeto de investigação da Procuradoria da República no Distrito Federal por intermédio do Procedimento Administrativo 1.34.001.006462/2004-29.

Das explicações apresentadas por Carlos Alberto Carvalho

O Sr. Carlos Alberto Carvalho asseverou que Luiz Gustavo da Silva Schild não desenvolvia atividade na INFRAERO que guardasse vínculo de interesse da empresa Aeromídia. Ademais, ponderou que não havia

movimentação financeira na empresa compatível com o depósito inicialmente apresentado pela Sra. Silvia Pfeiffer (novembro/2003).

Dos depoimentos prestados à Comissão Parlamentar de Inquérito

Silvia Pfeiffer

Em reunião realizada em 21/06/2007, a Sra. Silvia Pfeiffer assim se pronunciou acerca da atuação de Luiz Gustavo da Silva Schild:

> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora afirmou em depoimento também prestado a Polícia Federal que Carlos Alberto Carvalho teria efetuado depósitos em dinheiro na conta do superintendente de logística de cargas da INFRAERO, Luís Gustavo Schild, visando ao favorecimento da AEROMÍDIA junto a INFRAERO, foram três depósitos no valor de 20 mil e dois de 12 mil reais. O que é que foi que o Luís Gustavo Schild favoreceu a empresa e como é que foi esse ato de corrupção e como é que pagou isso?*
>
> *SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É. Ele é um funcionário de carreira da INFRAERO e ele tem muito conhecimento. Ele está em cargas hoje.*
>
> *Então, na verdade, ele fazia um lobby para a AEROMÍDIA dentro da INFRAERO. E nesses 20 mil reais ele recebeu através da AEROMÍDIA, mas foi da empreiteira consultora DM de Curitiba para que a DM pudesse falar com a engenharia, que ela não conseguia entrar, na verdade, na INFRAERO e queria participar da obra do Aeroporto de Vitória.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Foram três depósitos de 20 mil?*
>
> *SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Certo, tem dois...*

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E dois de 12.000?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem pagau foi a empresa. A AEROMÍDIA intermediou, mas quem pagou foi a empresa...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Os de 12 mil foi AEROMÍDIA, os 20 mil foi a DM.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): DM quem é que é proprietário? Quem é responsável pela DM?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Darci Fantin.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E ele é que fez esse depósito de 20 mil?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não. Ele entregou o dinheiro à financeira da AEROMÍDIA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora tem a cópia desses depósitos?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tenho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora pode nos passar?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Posso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Por favor. Ainda em relação à Luís Gustavo Schild, a senhora afirmou em depoimento

prestado à Polícia Federal que ele dirigia as... que o Luís Gustavo Schild dirigia as licitações das lojas DUTY FREE em todos os Aeroportos internacionais à empresa BRASIF, ou seja, tudo era dirigido para BRASIF.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O que é que o Luís Gustavo Schild fez para beneficiar a BRASIF? A senhora viu alguma... o senhora presenciou ou sabe como nós poderemos comprovar alguma prática de ato de corrupção por parte desse Luís Gustavo Schild beneficiando, dirigindo licitações de lojas DUTY FREE? A senhora pode falar sobre esse esquema?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Posso. Ele mesmo falou e o Agostinho que era Gerente da DUTY FREE. Ele recebia um dinheiro para uma propina para dirigir todas as licitações para o DUTY FREE.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem? Agostinho?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Agostinho, Gerente da DUTY FREE, das lojas DUTY FREE.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O Agostinho falou para quem?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Para mim, tá. Esse comentário. Mas ele foi afastado a Schild na época da superintendência da sede, né, do comercial em função desse escândalo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Então, o Agostinho da DUTY FREE disse à senhora que pagava propina a Luís Gustavo Schild para ele dirigir as licitações...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Mas é um procedimento normal na INFRAERO. Vários contratos se paga para se conseguir, ou não se tem. A LASELVA é um exemplo. Eu posso falar?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pode.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: A LASELVA hoje e tem testemunha disso que é o próprio Fernando Ghignone que é o dono das livrarias Ghignone aonde ele não consegue, ele tem dificuldade para entrar nessas licitações e a LASELVA até então, isso o última informação que eu tenho do próprio Fernando Ghignone deve milhões para a INFRAERO e ganha todas as concorrências.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A LASELVA... ?

SRA SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Se não me engano está no TCU esse caso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Muito bem. Por que razão Luis Gustavo Schild foi transferido para a superintendência de logística de cargas da INFRAERO?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu tenho conhecimento que em função do escândalo que houve da BRASIF.

Silvia Pfeiffer

Em 10/07/2007, a Sra. Silvia Pfeiffer novamente compareceu à reunião da Comissão de Inquérito e voltou a comentar acerca da atuação de Luiz Gustavo da Silva Schild nos seguintes termos:

SRA. SILVIA PFEIFFER: Eu gostaria de juntar também os recibos, o recibo de depósito, e depósito feito pela Aeromídia na conta do Sr. Gustavo Schild,

superintendente de cargas da INFRAERO, da sede. Estão números de cheque, controle financeiro da Aeromídia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Na própria conta dele?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Exatamente. E gostaria também de acrescentar que na conta --

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ele é lobista ou ele é --

SRA. SILVIA PFEIFFER: Ele é de cargas, né, superintendente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas ele trabalha na ... é funcionário da INFRAERO?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Ele é funcionário da INFRAERO, ele é o superintendente de cargas na sede da INFRAERO. Assim como na conta da senhora Idelbrandina Macedo, no ano de 2003, entre dezembro e janeiro, tem da conta da Aeromídia transferência de dinheiro de R$ 10.000,00 para a conta da Sra. Idelbrandina. Excelência, eu gostaria de pedir se a minha Advogada poderia explicar a ação contra o Sr. Carlos Alberto Carvalho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Eu só queria, que eu ainda tenho mais algumas, ao final darei essa oportunidade com todo o prazer.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Só do processo que existe por gestão fraudulenta contra ele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito. A respeito de Luiz Gustavo Silva Schild diz o Sr. Carlos Alberto: "Silvia afirmou que houve pagamento de propina para o superintendente de cargas

da INFRAERO, Luiz Gustavo Schild, mediante depósitos na conta corrente do mesmo em novembro de 2003. O peticionante desconhece a origem desse depósito, até mesmo porque o Sr. Schild não tem nenhuma relação funcional junto à INFRAERO com as atividades que desenvolve a Aeromidia. O depósito juntado no inquérito do Polícia Federal não tem identificação que possa levar ao entendimento de que fora feito pela Aeromidia. Estamos trazendo extratos bancários da empresa Aeromídia demonstrando que não houve movimentação bancária no respectivo mês que justifique a acusação apontada por Silvia - Anexo VI, documentos 54 a 60". O que a senhora pode falar?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Eu entreguei os documentos agora, todos os recibos de depósitos e transferências da canta da Aeromídia para a conta do Sr. Gustavo Schild.

Carlos Alberto Carvalho

O Senhor Carlos Alberto Carvalho, em reunião realizada em 29/08/2007, assim se pronunciou acerca dos indícios de corrupção envolvendo Luiz Gustavo da Silva Schild:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A Srª. Silvia Pfeiffer asseverou que V.Sª. corrompeu o Superintendente de logística de carga da INFRAERO, Sr. Luiz Gustavo Schild por intermédio de três depósitos. 20 mil reais, 12 mil reais e outros 12 mil reais em troca de favorecimentos em contratos junto à INFRAERO. Que um dos depósitos de 12 mil reais foi feito em 17 de fevereiro de 2003. Cheque. CEF nº. 1342 da AEROMÍDIA, agência 0997, conta corrente 1715-5. E outro em 28/01/2003, cheque CEF nº. 1259 da AEROMÍDIA, agência 0997, conta corrente 1715-5. Segundo a Srª. Silvia Pfeiffer o depósito de 20 mil também foi realizado no ano de 2003. Porém, não soube dizer a data. V.Sª. poderia se manifestar sobre esse assunto?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Manifesto sim, Excelência. Não há nenhuma coincidência desses valores de saques tirados, já vou explicar a questão da movimentação financeira, mas esse cidadão... Desculpe, o Schild, ele não tem nenhuma relação funcional conosco. Ele não presta nenhum serviço. Nenhuma área que diga respeito à AEROMÍDIA. Eu não entendi porque ele tem uma relação pessoal com a Dª. Silvia, estreita, que V.Exª também provavelmente através da quebra dos sigilos vai poder constatar...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O Sr. Marcos Vinícius Carvalho do Amaral era servidor do senhor? Já mencionamos anteriormente.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: É. Esse era.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então veja só, como é que V.Sª. explica o fato--

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: É servidor dela também. Ela que tinha...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): No dia 18 de fevereiro de 2003, o cheque de nº. 1342 de 12 mil reais, ele saiu da conta da ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS em favor do Sr. Marcos Vinícius Carvalho do Amaral. Que era servidor do senhor. E no mesmo dia foi feito um depósito on-line de 12 mil reais na conta do Sr. Luis Gustavo Schild.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Eu vou esclarecer isso para o senhor e o senhor vai ter facilidade de fazer a constatação. Sua Assessoria Técnica vai poder... Porque eu não consegui resgatar o conteúdo disso. Agora, provavelmente o cheque foi emitido para conta de Marcos para que houvesse o saque desse dinheiro, para que houvesse o pagamento. Porque

existe uma caincidência de valores. Nós fomos atrás, como eu disse para o senhor, eu não agenciava diretamente a empresa, mas a questão financeira é a mim. Nós fomos atrás do rastreamento, tentamos rastreor esse depósitos de 12 mil reais. O que aconteceu? Ele saiu, foi para conta efetivamente do... Conta não, para o senhor Marcos identificou como repasse, ele fez um saque desse dinheiro, esse saque seria utilizado para o pagamento da INFRAERO Brasília. Porque nós tínhamos por 12 meses consecutivo o pagamento de 12 mil reais por mês.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Justamente isso. Porque esse cheque nº. 1342 ele é registrado pela empresa como pagamento Brasília.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Exatamente. Mas esse registro--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Acabou não caindo na conta da INFRAERO.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Nós só fomos detectar isso, Excelência, no mês de março quando nós tivemos que compor esses dois valores e parcelar exatamente esse valor. Mas, nós entramos em contato com o Sr. Schild aqui a respeito desse suposto depósito, como o senhor apurou essa coincidência--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas V.Sª. confirma que lá nos documentos da empresa está escrita pagamento Brasília.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não. Nós tínhamos que... Esse pagamento Brasília. a escrituração contábil que nós tínhamos que ter para ele era o pagamento INFRAERO. Porque ele--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas foi pagamento Brasília.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Eu não sei, Excelência. O mesmo documento que o senhor viu é o documento que eu também tive acesso por conta do Inquérito Policial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): É esse mesmo documento que o senhor desacreditou lá atrás ainda há pouco.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não, mas esse documento, veja bem, até porque ele não confere. Porque ele teria que ter lá o lançamento real de Marcos Vinícius Carvalho. Ele teria que ser o lançamento dele terio que ser para isso. Se 12 mil emitido por conto do Marcos, teria que tá o lançamento do Marcos. Só queria completar, Excelência, que esse depósito entrou na conta do Sr. Schild, nó viemos atrás disso. Entrou. No mesmo dia, ele... O Sr. Schild nos informou que ele fez outra transferência on-line para uma butique de Curitiba para uma quitação de uma conta de 11 mil reais da Dª. Silvia Pfeiffer. Eu acho que isso é perfeitamente possível que o senhor verifique. Quer dizer, na verdade ela usou a figura do Marcos para fazer a saque, provavelmente no Banco, para fazer o pagamenta da INFRAERO, não fez. Depositou na conta dessa pessoa, por algum motivo, e o pagamento retornou a uma butique de Curitiba. Eu não sei se o senhor jó tem essas informações, mas a lojo Gop que é uma franquia de uma butique no Shopping Muller. Butique de luxo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. conhece o Sr. Abel D. Sousa?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Como V.Sª. explica o fato de que o outro cheque de 12 mil reais, cheque CAIXA ECONÔMICA FEDERAL nº. 1259, o fato de ter sido debitado na conta da ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTO LTDA em 28 de janeiro de 2003, e

foi destinado ao Sr. Abel de Sousa. V.Sª. saberia se esse valor também foi repassado a Luiz Gustavo Schild?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não conheço. Não sei informar ao senhor. Eu não conheço Abel e também nós temos como emitido um cheque a conta CAIXA de 12 mil reais nessa mesma data que o senhor falou.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Veja bem V.Sª. Por que é que esse cheque nº. 1259 é também registrado como pagamento Brasília/Tim?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Provavelmente... Volto a insistir para o senhor. Esses documentos não são documentos contábeis da empresa. Mas se ela colocou pagamento Tim/Brasília, provavelmente no sentido de mascarar uma informação e poder dizer aos outros sócios que ela estava pagando uma dívida que não estava pagando.(...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. poderia nos dizer se a Srª. Helen Pfeiffer, filha da Srª. Silvia Pfeiffer era sócia da empresa ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS LTDA em 2003?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Era a Helen. Perfeito.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Veja só, eu não tenho nada com isso. Mas V.Sª. deve responder as perguntas. se tiver alguma dúvida, porque senão nós vamos pedir a V.Sª. para se retirar e nós vamos perguntar à Advogada. Porque a Advogada tem o direito de... V.Sª. tem o direito de consultá-la. Agora, se for por ela responder por V.Sª, nós passaríamos a falar com a Advogada.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Perfeito, Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então ela pode e deve lhe auxiliar. Agora, não pode responder por V.Sª. Embora esteja gostando imensamente do depoimento. Agora, eu acho que... Só para ainda perguntar a V.Sª. V.Sª. poderia nos explicar por que motivo o depósito de 20 mil reais na conta de Luiz Gustavo Schild foi feito em dinheiro por Helen Pfeiffer em 11 de novembro de 2003? Qual a origem desse recurso?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Eu não tenho idéia, Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas ela era sócia da empresa.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Ela era sócia da empresa, mas ela não tinha nenhuma participação administrativa na empresa.

Luiz Gustavo da Silva Schild

Em 24/09/2007, foi tomado o depoimento do Sr. Luiz Gustavo da Silva Schild acerca de algumas das irregularidades denunciadas, de que se colacionam alguns trechos:

Quanto ao direcionamento de licitações a Brasif

QUE indagado se conhece a empresa Brasif, afirma que sim; QUE indagado se já representou a INFRAERO em contratos com a Brasif, afirma que já fez duas licitações como superintendente comercial da INFRAERO, para o aeroporto de Fortaleza e Aeroporto de Salvador; QUE indagado se conhece o Sr. Agostinho, gerente das Lojas Duty Free, afirma que sim; QUE indagado se quando de sua saida da superintendência comercial para cargas, teve algum problema com a Brasif, afirma que não houve nenhum problema, não sendo verdade que tenha havido direcionamento em licitações das lojas Duty Free, mesmo porque a licitação era conjunta com a Receita Federal;

Quanto ao relacionamento com a empresa Aeromídia

QUE indagado se conhece o Sr Carlos Alberto Carvalho, afirma que o conheceu somente agora, em oitiva de sindicância da CGU em Curitiba; QUE conheceu Silvia Pfeiffer em 1996, quando estavam iniciando as obras do aeroporto de Curitiba, que lhe foi apresentada pelo superintendente então à época, já falecido, como uma opção para controtos de midia nos aeroportos; QUE nunca teve qualquer participaçãa na contratação da Aeromídia pela INFRAERO, seja direta ou indiretamente; QUE nunca teve relacionamento comercial nem com Silvia Pfeiffer, nem com Ellen Pfeiffer, que sequer conhece, e nem com Carlos Alberto Carvalho; QUE indagado se conhece mais alguém da Aeromídia, ficou conhecendo somente na oitiva da CGU em Curitiba, lembrando-se de Dircilei; QUE indagado se manteve algum relocionomento comercial com a empresa DM Construtora de Obras Ltda e com o Sr. Darci Fantin, nunca ouviu sequer falar de nenhum dos dois;

Quanto aos valores depositados em sua conta corrente

QUE indagado qual a origem do depósito feito por Ellen Pfeiffer, sócia da Aeromídio, no valor de 20 mil reais, em sua conta corrente, em 11.11.2003, afirma que no dia 07.11.2003, no 5º andar do edificio sede da INFRAERO em Brasilia, procurou vórios colegas da INFRAERO, oferecendo US6.700 dólores, fruto de viagens ao trabalho para o exterior, tendo oferecido inclusive a Leda Mariante e Orlando Boni, ex-presidente da INFRAERO; QUE ninguém se interessou; QUE nesta época já era superintendente de cargas da INFRAERO;QUE naquele dta, Silvia Pfeiffer o procurou, indicada por alguém, e adquiriu os dólares em sua mão, ficando de depositar dentro de alguns dias; QUE passou os dólares para Silvia naquele mesmo dia, sem pegar recibo nem nenhum outro documento; QUE procisava de vonder os dólares para adquirir um carro novo; QUE no dia 27.11.2003 vendeu seu carro, quitando o financiamento, e adquirindo novo

veículo financiado; QUE tudo está declarado em suas declarações de imposto de renda; QUE indagado se Silvia lhe disse qual a origem do dinheiro que Silvia depositou par ao depoente, afirma que não tem idéia de qual é a origem; QUE indagado qual o motivo do sr. Marcos Vinicius Carvalho do Amaral, serviços gerais da Aeromidia, ter depositado 12 mil reais na conta corrente do depoente em 18.02.2003, afirma que Silvia Pfeiffer o procurou na INFRAERO e lhe pediu um favor, dissendo -lhe que estava com um problema para receber uma quantia e pedindo a conta do depoente emprestada; QUE foi depositado 12 mil em sua conta em 18.02.2003 e no mesmo dia sacou um mil reais para a Sra. Silvia em dinheiro, e 11 mil foram transferidos para o Banco Itaú, na conta de uma empresa chamada A Martins Confecções, a pedido de Silvia, com data de 19.02.2003, ou seja, no dia seguinte; QUE ficou sabendo, par meio de diligência da CGU que acompanhou, que tratava-se de uma loja no shopping Center Muller em Curitiba, onde Silvia devia grande quantia; QUE Dircelei afirmou perante a sindicância da CGU que os 12 mil reais sacados da Aeromídio pelo Marcos Vinicius Carvalho do Amaral eram para pagar a TIM Brasil, com quem mantinha um contrato mensal; QUE esta operação foi feita porque Silvia estava em Brasília naquela época; QUE indagado se conhecer o sr. Abel de Souza, afirma que nunca ouviu falar; QUE indagada se em janeiro ou fevereiro de 2003 recebeu a quantia de 12 mil reais, seja em espécie, seja em depósito em conta corrente, sem ser aquele na data de 18.02.2003, já mencionado anteriormente, afirma que não, nenhum outro valor foi recebido;

Todos os episódios até aqui analisados permitem concluir que havia forte relacionamento de amizade entre o Sr. Luiz Gustavo da Silva Schild e a Sra. Silvia Terezinha Pfeiffer. Quanto às transações financeiras, permanecem dúvidas acerca da licitude dessas operações.

Do Resultado Final da Sindicância CGU – Processo nº 00190.010010/2007-48

A Controladoria - Geral da União remeteu a esta Comissão Parlamentar de Inquérito o relatório final do Processo nº 00190.010010/2007-48, bem como a decisão do Exmo. Sr. Ministro de Estado do Controle e da Transparência, Jorge Hage Sobrinho.

O processo foi instaurado para investigar eventuais irregularidades na contratação entre INFRAERO e FS3, bem como na suspensão do contrato, e também para apurar as denúncias feitas contra empregados da INFRAERO de favorecimento pessoal e recebimento de propina.

Incluiu-se ainda como objeto de investigação a contratação de adesivagem, com intuito de beneficiar a empresa Aeromídia Publicidade Ltda, em relação aos portões de 1 a 7 do Aeroporto de Brasília, fazendo contratação direta, quando havia mais interessados, e por valor abaixo do preço de mercado.

Baseado nas conclusões da Comissão de Sindicância iniciada através da Portaria da CGU nº 447, de 16 de abril de 2007, publicada no DOU de 18.04.2007, e nas recomendações da Assessoria Jurídica da Controladoria-Geral da União, contidas no Parecer nº 301/2007 ASJUR/CGU/PR, DECIDIU:

(...)

Pela recomendação de que se instaure nova comissão de sindicância para aprofundar as investigações acerca das condutas dos empregados LUIZ GUSTAVO DA SILVA SCHILD, (...).

Dos sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito

Diagrama constante de volume anexo a este Relatório traz o relacionamento bancário do Sr. Luiz Gustavo da Silva Schild. Referido diagrama explicita o número de transações financeiras e o montante em reais movimentado nas respectivas operações (Diagrama 21).

Registre-se que o sigilo bancário da empresa Aeromídia confirmou o desconto de dois cheques de R$ 12 mil nos dias 28/01/2003 e 18/02/2003, respectivamente, conforme denunciado pela Sra. Silvia Pfeiffer.

O valor do cheque descontado em 28/01/2003 foi destinado ao Sr. Abel D. Souza. Até o momento, não foi possível determinar se tal valor chegou às mãos de Luiz Gustavo da Silva Schild.

Sobre o segundo cheque (descontado em 18/02/2003), o sigilo revelou o Sr. Marcos Vinícius Carvalho do Amaral como primeiro beneficiário dos R$ 12 mil.

Conforme depoimento do Sr. Carlos Alberto Carvalho, tratava-se de funcionário da Aeromídia, responsável por prestar serviços de manutenção (hidráulica e elétrica). Cabe ressaltar que, entre os meses de janeiro e maio de 2003, o Sr. Marcos Vinicius Carvalho do Amaral recebeu cerca de R$ 62 mil da empresa Aeromídia.

Ocorre, todavia, que, nesse mesmo dia (18/02/2003), foi feito depósito *on line* de R$ 12 mil na conta do Sr. Luiz Gustavo da Silva Schild.

Sobre as atividades exercidas pelo Sr. Marcos Vinícius Carvalho do Amaral, cabe colacionar explicação dada pelo Sr. Carlos Alberto Carvalho:

> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. conhece o Sr. Marcos Vinícius Carvalho do Amaral.*
>
> *SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Era funcionário da empresa.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. poderia nos dizer o motivo para a empresa ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS LTDA ter desembolsado cerca de 62 mil reais em favor de Marcos Vinícius Carvalho do Amaral entre os meses de janeiro e maio de 2003?*
>
> *SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Ele era funcionário da empresa e prestador de serviços da empresa. Então, todo o serviço que nós tínhamos terceirizado, a nível de construção, manutenção, elétrica, hidráulica, tudo que nós necessitávamos desse tipo de serviço era feito pelo Marcos Vinícius. Ele inclusive ele era, primeiramente ele era funcionário da empresa, e depois ele montou uma empresa e continuou... Daí terceirizamos o trabalho dele.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual o valor da remuneração dele?*
>
> *SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não sei precisar.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual serviço ele prestava?*

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Todo serviço que exigia manutenção, elétrica, hidráulica, assentamento de pisos, toda a parte de manutenção que a empresa--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ou seja, para isso ele recebia em torno de 15 mil reais por mês.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não necessariamente. Pode ser que ele tenha pego alguma empreitada de serviços que... De um serviço específico--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas nesse caso foi a ARTE MÚLTIPLA que pagou a ele.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Exatamente. Recebo essa informação. Agora, que tipo de serviço que ele nos prestou aí vamos ter que verificar na nossa contabilidade.

O Sr. Luiz Gustavo da Silva Schild asseverou em seu depoimento que recebeu o valor de R$ 12 mil em sua conta para prestar um favor a Sra. Silvia Pfeiffer. Que desse valor, sacou R$ 1 mil em espécie para a Sra. Pfeiffer e enviou, por transferência eletrônica, R$ 11 mil para uma empresa chamada A Martins Confecções, no dia 19/02/2003, a pedido de Pfeiffer. O sigilo bancário confirmou a ocorrência dessa transferência.

Ademais, o sigilo bancário do Sr. Schild revelou um terceiro depósito de R$ 20 mil, efetivado, em 11/11/2003, por Ellen Pfeiffer, sócia à época da empresa Aeromídia.

Segundo a Sra. Silvia Pfeiffer, os referidos R$ 20 mil teriam sido recebidos por intermédio da empresa Aeromídia, contudo a verdadeira origem

desses recursos seria a empresa DM Construtora de Obras Ltda, posto que pretendia participar da obra do aeroporto de Vitória.

Registre-se que, nesse período, havia contrato de "consultoria" firmado entre a empresa DM Construtora de Obras Ltda e a Aeromídia, tendo esta sido beneficiária de R$ 165 mil, conforme declarado na DIRF por aquela empresa.

O Sr. Schild, quanto ao terceiro depósito, explicou em seu depoimento que se tratava de venda de dólares a Sra. Silvia. Afirmou, contudo, que não havia documento comprobatório da operação.

Ao final deste tópico, encontra-se diagramação que explicita as três transações anteriormente mencionadas.

Ainda o sigilo bancário possibilitou a identificação das seguintes operações bancárias que necessitam ser investigadas:

- Transferência de R$ 11.000,00 em favor da empresa A Martins Confecções em 19/02/2003;
- Dois depósitos de R$ 5.000,00 cada efetuados pela AMMA Publicidade Ltda (ambos em 2001);
- Depósito de R$ 5.000,00 da empresa APDO Cons Emp C/ Ltda (2000);
- Depósito da empresa J. Chebly Empreendimentos de R$ 3.600,00 em julho/2000, concessionária de espaços publicitários;
- Quatro transações bancárias (três depósitos que somam R$ 28,5 mil e um saque de R$ 15 mil) realizadas com o Sr.

Lincoln Delbone, que já atuou na área comercial da INFRAERO;

- Depósito de R$ 10.000,00 feito por Ferdinando Scheffer (2003);
- Depósito de R$ 2.000,00 feito por Fernando L de Mesquita (2002);
- Depósito de R$ 2.000,00 feito por Frederico Nicolau Scheffer (2004);
- Depósito de R$ 4.000,00 feito por JL Representações (2004);
- Depósito de R$ 3.000,00 feito por José Luis Silva A. (2001);
- Depósito de R$ 15.000,00 feito por La Luna Industria e Comércio de Calçados Ltda (2006);
- Depósito de R$ 20.000,00 feito por Leonardo da Rocha Marins (2004);
- 06 depósitos que somam R$ 84.512,50 feitos por Luiz Alberto da Rocha (entre 2002 e 2004);
- Depósito de R$ 5.000,00 feito por Markplan Mark Planej Prop Ltda (2001);
- Depósito de R$ 12.000,00 feito por Metalmade Ind e Com de Móveis Ltda (2002);
- Depósito de R$ 5.000,00 feito por OM Publicidade Ltda (2002);
- Depósito de R$ 6.000,00 feito por PS & AB Ind e Com de Móveis Ltda (2004);
- Depósito de R$ 5.000,00 feito por RA Alimentação (2000);
- 02 depósitos que somam R$ 17.500,00 feitos por Scheffer Logística e Automação Ltda (2001 e 2004);

- Depósito de R$ 2.500,00 feito por Silicio Moreira (2002);
- Depósito de R$ 6.500,00 feito por Solidez Administração e Participação (2000);
- Depósito de R$ 38.000,00 feito por Wigtour Viagens e Turismo Ltda (2005).

Outras transações (depósitos) existem que não foram identificadas e que, da mesma forma, necessitam ser investigadas. Daí a necessidade de encaminhar os autos, acompanhados dos sigilos bancário e telefônico, à Polícia Federal.

Quanto ao sigilo telefônico, até o fechamento deste Relatório, informação alguma foi prestada à Comissão de Inquérito para análise.

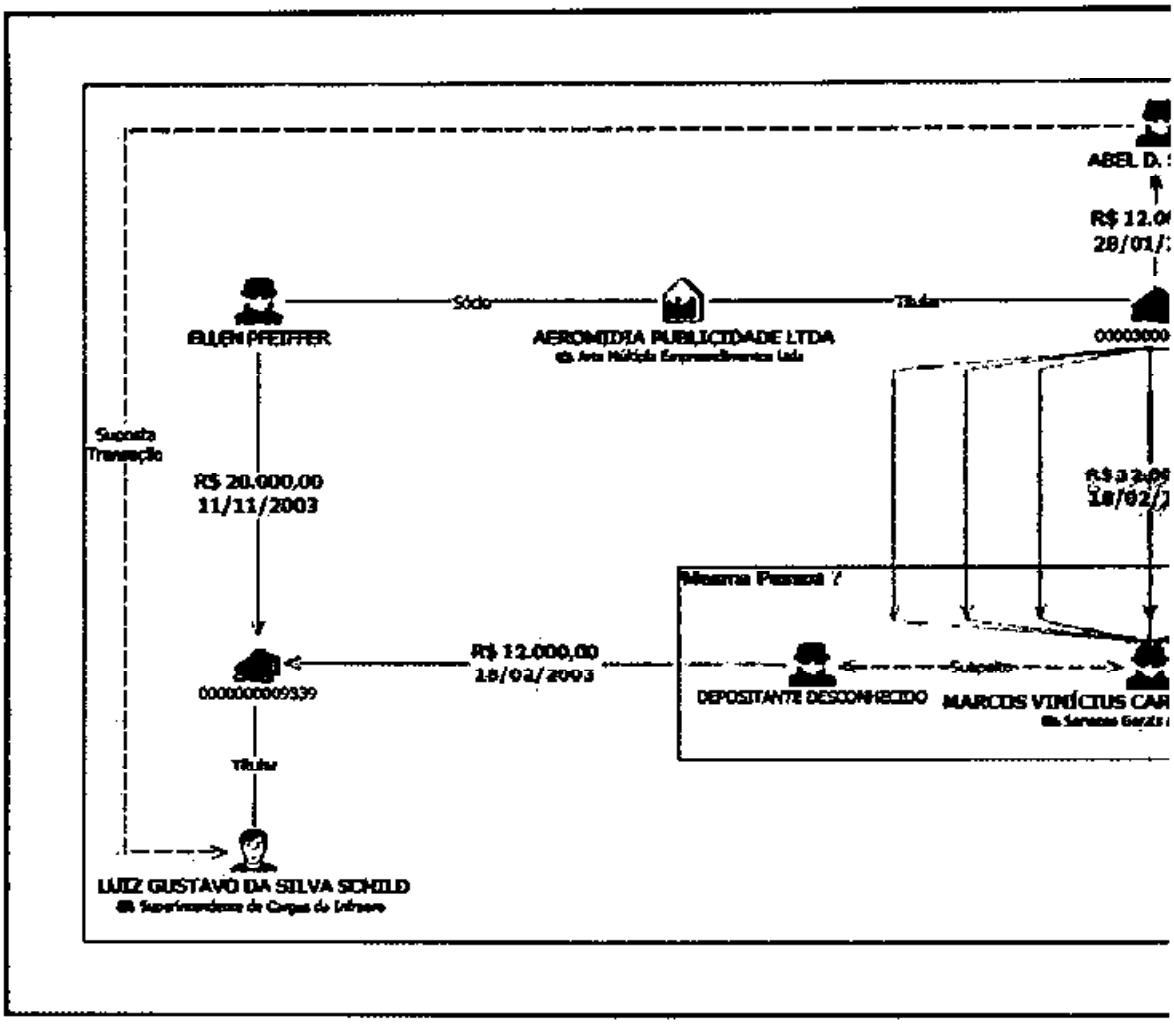
Vale registrar, por fim, que o Diagrama 02, anexo a este Relatório, apresenta teia de vínculos dos atores envolvidos com a empresa Aeromídia Publicidade Ltda.

NECESSIDADES IDENTIFICADAS

É necessário rastrear o destino final dado ao valor de R$ 12 mil descontados da conta da empresa Aeromídia em favor do Sr. Abel D. Souza. Ademais, é forçoso perquirir sobre a origem dos R$ 20 mil depositados na conta de Luiz Gustavo da Silva Schild por Ellen Pfeiffer. Ainda nesse contexto, importante se faz a identificação dos motivos para os diversos depósitos feitos na conta do Sr. Schild.

Desse modo, torna-se impositivo o compartilhamento dos sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito com o Departamento de

Polícia Federal e com o Ministério Público Federal para que sejam utilizados nos procedimentos investigativos já instaurados por esses órgãos.


ABEL D.
R$ 12.0
28/01/
Sócio
Titular
ELLEN PFEIFFER
AEROMIDIA PUBLICIDADE LTDA
00003000
Suposta Transação
R$ 20.000,00
11/11/2003
Mesma Pessoa ?
R$ 12.000,00
18/02/2003
Suposto
0000000009939
DEPOSITANTE DESCONHECIDO
MARCOS VINÍCIUS CAR
Titular
LUIZ GUSTAVO DA SILVA SCHILD

MARIA DO SOCORRO SOBREIRA DIAS

IRREGULARIDADES INVESTIGADAS

A Sra. Maria do Socorro Sobreira Dias foi arrolada como investigada na sindicância da Controladoria Geral da União, instaurada pela Portaria nº 447, de 16/04/2007, publicada no DOU de 18/04/2007, para apurar supostas irregularidades havidas na contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda pela INFRAERO.

Foi citada, ainda, em processos do Tribunal de Contas da União por ter participado de comissão de licitação da INFRAERO para obras aeroportuárias que, em tese, apresentavam diversas irregularidades.

INDÍCIOS COLHIDOS NOS AUTOS DA CPI

No processo do TCU nº 008.884/2006-0, a Sra. Maria do Socorro Sobreira Dias foi intimada a se pronunciar sobre as seguintes irregularidades constatadas na concorrência pública nº 013/DAAG/SBMQ/2003:

a) não tornar disponíveis, desde a pré-qualificação, substituta da fase de habilitação, os critérios de julgamento das propostas técnicas e de preços, contrariando o art. 114, § 2º c/c art. 40, inciso VI, todos da Lei n.º 8.666/1993;

b) desclassificar indevidamente licitante (Consórcio Paulo Octávio-Cesbe) sob a alegação de que o atestado de capacidade técnico-operacional apresentado pelo referido Consórcio não atendia aos subitens 5.5.c.17.10 e

5.5.d.17.10 do instrumento de pré-qualificação, descumprindo o art. 41, caput, da Lei n.° 8.666/1993;

c) fazer constar do edital da Concorrência 013/DAAG/SBMQ/2003 critérios e pesos que não estimulavam a concorrência entre os licitantes quando da apresentação das propostas técnicas e de preços, contrariando o que dispõe o art. 3° da Lei n.° 8.666/1993;

d) estabelecer no edital da Concorrência 013/DAAG/SBMQ/2003 critérios que possibilitavam o julgamento subjetivo das propostas técnicas, não tornando disponível a literatura técnica específica ou fonte segundo a qual o julgamento deve ser lastreado, contrariando o que dispõe o art. 3° da Lei n.° 8.666/1993;

e) utilizar, na Concorrência 013/DAAG/SBMQ/2003, critério para atribuição de Nota de Preço e limites de pontuação que tiveram como resultado prático a fixação de preço mínimo, infringindo o art. 40, inciso X, da Lei n° 8.666/93;

A Sra. Maria do Socorro Sobreira Dias apresentou defesa ao TCU na qual informou que não foi da iniciativa dos membros da comissão de licitação o estabelecimento, no ato convocatório, de qualquer critério de avaliação.

Diferentemente de outras licitações, a Alta Administração da empresa resolveu retirar da comissão de licitação a atribuição de elaborar o edital, tendo sido os membros nomeados com a função precípua de processar e

julgar a licitação, conforme determinação constante no Ato Administrativo n.º 1693/DA/DE2003.

Pelo mesmo motivo, ou seja, por ter participado de diversas outras comissões de licitações para processamento e julgamento de licitações da INFRAERO para obras aeroportuárias, a Sra. Maria do Socorro Dias foi citada ainda em outros processos do TCU:

a) TC nº 012.700/2005-2;
b) TC nº 008.318/2005-9;
c) TC nº 000.815/2004-0;
d) TC nº 008.575/2005-6;
e) TC nº 020.614/2005-7;
f) TC nº 008.193/2003-6;

Os processos do TCU ainda não foram concluídos.

Ressalte-se, ademais, que a Sra. Maria do Socorro Dias foi arrolada como investigada na sindicância da Controladoria Geral da União, instaurada pela Portaria nº 447, de 16/04/2007, publicada no DOU de 18/04/2007, para apurar as supostas irregularidades havidas na contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda pela INFRAERO.

A referida sindicância baseou-se em relatório pericial elaborado pela INFRAERO, no qual foi apontado que a Sra. Maria do Socorro Dias teria colaborado para a concretização do negócio, em tese danoso à INFRAERO.

A ata de reunião da Diretoria da INFRAERO previa que, para a contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, deveriam ser ouvidos previamente as Superintendências de Auditoria Interna e Jurídica.

O encaminhamento, por óbvio, deveria ser feito com antecedência, possibilitando o amplo exame dos aspectos técnicos e legais da contratação por aquelas superintendências.

No relatório pericial, os auditores internos da INFRAERO afirmaram que a Sra. Maria do Socorro Dias encaminhou o processo tardiamente, somente no dia 17/12/2003, véspera da reunião da Diretoria Executiva da INFRAERO que ratificaria a inexigibilidade de licitação para aquela contratação.

A gerente de licitações e contratos foi a responsável pelo despacho nº 1326/AGLI/2003, de 17/12/2003, que encaminhou o processo para os setores competentes para análise.

Na análise da Auditoria Interna, tal procedimento de encaminhar na véspera da reunião que deliberaria acerca da inexigibilidade da licitação subtraiu daqueles órgãos qualquer possibilidade de análise acurada dos elementos que instruiriam o processo, cuja magnitude dos valores envolvidos estaria a exigir cuidadosa atenção.

Convocada para depor no dia 21/09/2007 para prestar esclarecimentos, a Sra. Maria do Socorro Sobreira Dias não compareceu por estar em férias.

NECESSIDADES IDENTIFICADAS

Necessário o acesso aos sigilos bancários, telefônicos e fiscal da Sra. Maria do Socorro Sobreira Dias.

MARIANGELA RUSSO

IRREGULARIDADES INVESTIGADAS

É acusada em sindicância da Controladoria Geral da União pela prática de condutas irregulares na contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, enquanto atuava como Gerente de Desenvolvimento Mercadológico da INFRAERO.

INDÍCIOS COLHIDOS NOS AUTOS DA CPI

Funcionária da sede da INFRAERO em Brasília/DF, onde ocupava o cargo em comissão de Gerente de Desenvolvimento Mercadológico, foi afastada em decorrência de sindicância instaurada pela Controladoria Geral da União.

Foi transferida de Brasília/DF para o Aeroporto de Guarulhos em São Paulo/SP em 2005, em virtude do afastamento.

A INFRAERO, através da Diretoria Comercial, contratou, com inexigibilidade de licitação, a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, pelo valor de R$26.840.520,82, para fornecer e implantar *software* para gerenciamento centralizado das vendas de espaços publicitários em aeroportos brasileiros, vendas essas responsáveis por receita aproximada de R$ 30 milhões de reais por ano à INFRAERO.

Auditoria interna da INFRAERO apontou diversos vícios graves e insanáveis na contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, imputando aos funcionários que participaram do processo responsabilidades pelos danos causados à estatal.

A Controladoria Geral da União instaurou sindicância para processar administrativamente os responsáveis, por intermédio da Portaria/CGU nº 447, de 16/04/2007, publicada no DOU de 18/04/2007, que se encontra em andamento. Todavia, já acarretou o afastamento preventivo da Sra. Mariângela Russo do cargo de Gerente de Desenvolvimento Mercadológico.

A Sra. Mariângela Russo foi acusada na sindicância da Controladoria Geral da União de condutas irregulares na contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, sendo-lhe imputadas as seguintes condutas:

a) Produção de relatório manifestamente ilegal; e

b) Omissão em fazer rápida pesquisa sobre *softwares* similares, caracterizando tal conduta desídia.

O relatório pericial da INFRAERO, por sua vez, imputou à Sra. Mariângela Russo as seguintes condutas:

a) produção de relatório encomendado, sem embargo da manifesta ilegalidade da ordem que recebera, a que poderia legalmente resistir ;

b) omitir-se em fazer rápida pesquisa para encontrar *softwares* utilizados em aeroportos internacionais, seus preços e funcionalidades, compará-los e sugerir o que melhor se adequasse à superação dos problemas existentes, com o que teria abortado a operação.

A Sra. Mariângela Russo foi quem emitiu o despacho nº 006/RCDM/2003-C, em 21/10/2003, por meio do qual informou que não

encontrou no mercado nacional produto com as características que atenderiam às necessidades da INFRAERO para gestão da atividade de mídia aeroportuária.

Informou, também, que, após várias pesquisas na *Internet*, encontrou, no site do aeroporto de Changi, em Cingapura, *link* para a empresa Media Plus UK Ltda, que comercializava *software* de gerenciamento de publicidade em aeroportos (obs: na documentação relativa ao *link* constava Media Plus International Limited).

Em relação à apresentação do *software* Advantage V2 à INFRAERO, o Sr. Ettore Casoria, sócio da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, em depoimento prestado à CPI, afirmou que o apresentou inicialmente à Sra. Mariângela Russo, na INFRAERO, em 10/04/2003.

A Sra. Mariângela Russo, por sua vez, teria afirmado ter tomado conhecimento do *software* por intermédio de pesquisa na *Internet* em agosto de 2003.

Portanto, houve grave contradição entre as versões apresentadas. Senão, vejamos:

> *RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Só pra confirmar, foi o senhor que apresentou o produto Advantage V2 à Srª. Mariângela Russo. Não foi isso?*
>
> *SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Sim, senhor.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Em abril de 2003.*
>
> *SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Dia 10.*

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Esse contato, portanto, foi anterior à constituição da FS3.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Sim, senhor.(...)

RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então esse contato V.Sª. considera que foi um contato produtivo. Ela se empolgou com o contato.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Acredito que sim, Senador. É o que eu falei para o senhor. Para todo mundo que eu apresento o sistema, o sistema ele é empolgante, realmente é um sistema muito interessante.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A Srª. Mariângela Russo, então Gerente de Desenvolvimento Mercadológico da INFRAERO, afirmou que tomou conhecimento do software Advantage V2 por consulta à internet em agosto de 2003. E não mediante contato com V.Sª. O que V.Sª. tem a dizer?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Eu, nada, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Amnésia da Srª. Mariângela? V.Sª. teve com a Srª. Mariângela em abril, dia 10 de 2003.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas ela nega que tenha estado com V.Sª.

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Eu tive aqui, inclusive na época estava a Sr. Michel, acabei de voltar de minha lua-de-mel e terminando a minha viagem eu fui pra Brasília apresentar o sistema. Por isso que eu me lembro da data, exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O despacho que a Srª. Mariângela Russo proferiu em 27 de agosto de 2003,

quando foi que a empresa foi de V.Sª. foi constituída? A data precisa. V.Sª. se lembra? A FS3?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Acho que 17 de agosto.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): 17. Ela deu um despacho que proferiu em 27 de agosto, proferido em 27 de 2003, que sugere a adoção de uma ferramenta de gestão eletrônica para controle de mídia aeroportuária coma a melhor opção para a INFRAERO. O senhor confirma que essa Srª. Mariângela tomou conhecimento através da internet, ou confirma que realmente esteve com ela e mostrou para ela o sistema Advantage V2 muito antes disso? Em abril dia 10?

SR. ETTORE FERDINANDO CASORIA FILHO: Eu estive na INFRAERO apresentando o sistema e na época, inclusive, tive um contato com a pessoa da área de tecnologia onde também apresentei o sistema para ela e me disseram que estavam tentando desenvolver o sistema há mais de sete anos, e não conseguia. Que essa era uma ferramenta fantástica, e isso aconteceu em abril.

A versão apresentada pelo Sr. Michel Farah, outro sócio da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, foi no mesmo sentido, ou seja, de que desde abril de 2003 já se realizavam tratativas com a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda para a contratação do *software* advantage V2, tendo sido as primeiras reuniões marcadas com a Sra. Mariângela Russo, como segue:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Como esteve lá em abril, o Sr. Ettore ele foi depois então juntamente com o senhor, quer dizer que esse contato foi anterior a 10 de abril.

SR. MICHEL FARAH: Não, o meu contato foi antes do primeiro contato do Ettore.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Exatamente isso. Então foi antes de 10 de abril...

SR. MICHEL FARAH: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM GO): de 2003. Então o primeiro contato foi Fernando Brendaglia.

SR. MICHEL FARAH: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E o Fernando Brendaglia indicou que procurasse uma outra pessoa? Nesse 10 de abril ele não foi lá e falou com o Sr. Fernando Brendaglia. Segunda ele falou com a Srª. Mariângela Russo.

SR. MICHEL FARAH: Sim, eu fui apresentar três produtos para a INFRAERO que eu achava de grande interesse. E um deles era uma solução para aumento de receita como era usado em outros países. E aí eu me lembro nesse dia-- (...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quem foi que indicou ao Ettore para que procurasse não o Fernando Brendaglia, que era o primeiro contato do senhor, e sim a Srª. Mariângela Russa?

SR. MICHEL FARAH: Quem marcou as reuniões fui eu. A primeira reunião quem marcou fui eu, apresentei os produtos... inclusive, na época a gente tinha um demo do projeto que foi apresentado, e depois foi marcado uma segunda reunião nesse dia que o Ettore falou porque ele estava em luo-de-mel. Então da segunda vez ele já foi sozinho para apresentar o sistema para esse segundo pessoal aí que o Fernando marcou.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então a segunda reunião, a reunião com a Mariângela foi marcada pelo Fernando.

SR. MICHEL FARAH: Acredito que sim.

A Comissão Parlamentar de Inquérito ouviu o auditor interno da INFRAERO, Sr. Fernando Silva de Andrade, que considerou irregular a simples consulta feita pela *Internet*, que teria justificado a contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda por inexigibilidade de licitação.

Ademais, a Sra. Mariângela Russo não seria a funcionária que deveria ter feito tal pesquisa, que caberia, na verdade, à área de informática da empresa, como segue:

> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Consta do relatório técnico pericial que não foi feita mais singela pesquisa para verificar a existência no mercado de softwores similar ao Advantage V2 que pudesse justificar a opção sugerida sob o critério de economicidade. Pergunto: Pelas normas internas da INFRAERO qual seria o setor que deveria ter realizado as pesquisas? Quem eram os responsáveis por esse setor naquela época? Seria mesmo o setor de Mariângela Russo?*
>
> *SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE: Não. Seria a área de informaçãa da empresa. A área de informática.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Perfeito. E quem é que dirigia a área de informática?*
>
> *SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE: Eu posso consultar para o senhor também.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Então isso não foi feito de forma alguma, né?*
>
> *SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE: Não*

O Sr. Fernando Silva de Andrade afirmou, ainda, que há fortes indícios de que todo o processo de contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda foi um jogo de cartas marcadas, com participação ativa da Sra. Mariângela Russo, que foi cooptada pelo então Diretor Comercial, Sr. Fernando de Almeida Brendaglia, para elaborar um relatório diagnóstico do setor de mídia aeroportuária de forma confidencial, onde seria apontada, como solução, a contratação de *software* exatamente nos moldes do Advantage V2.

O auditor afirmou, ainda, que, ao contrário do que afirmou a Sra. Mariângela Russo, havia produtos similares no mercado.

Afirmou, ao final, que foi intensa a participação da Sra. Mariângela Russo no processo de contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, como segue:

> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Há indício de que todo o processo de contratação do empresa FS3 tenha sido um jogo de cartas marcadas destinado desde o início a resultar na assinatura do contrato com essa empresa?*
>
> *SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE: Sim.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Há indício de que Fernando Brendaglia tenha solicitado um relatório diagnóstico à gerente da INFRAERO Mariângela Russo, sob o manto da suspeita inexplicável confidencialidade sugerindo que a mesma ouvisse os donos da FS3 para logo em seguida elaborar o relatório que serviria para justificar a contratação da empreso?*
>
> *SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE: Tem um documento que eles não falam donos. eles falam atores do negócio. Ele usa o termo atores. Então foram ouvidas as partes, não se sabe que partes são essas, acho que seria... No Relatório dela ela aponta três cenários. E o cenário que eles abordam. que eles seguem é a centralização da oferta na mídia aeroportuária. E nesse dacumento ele fala de atores.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): É possível imputar à Gerente de Desenvolvimento Mercadológico Mariângela Russo alguma responsabilidade pela contratação irregular da software Advantage V2? Pelo que foi apurada?*
>
> *SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE: Nós identificamos as pessoas que participaram do processo, mas não atribuímos responsabilização. Acho que isso caberia--*

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem participou do processo? Fernando Brendaglia, Mariângela Russo...

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE: Na nossa perícia...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A Mariângela agiu diligentemente pesquisando alternativas de administração de mídia aeroportuária em outros países? Seus preços e softwares utilizados antes de emitir seu relatório e diagnóstico?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE: Tem uma pesquisa que ela faz na internet que ela relata no documento que ela assina e ela encontrou essa empresa Advantage, esse software Advantage V2 funcionando em outro País. Aí que ela traz o Advantage para a INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Na pesquisa que V.Sª fez, V.Sª conseguiu encontrar outras.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE: Em três países.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ou seja, se tivesse ido à Google, teria encontrado.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE: Com certeza.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Há indícios de que Mariângela Russo tenha agido de forma a beneficiar diretamente ao Diretor Comercial Fernando Brendaglia, os sócios da FS3 ou obter benefícios pessoais com os atos que praticou?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE: Nós não concluímos quanto quem beneficiou a quem. Só que houve a participação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas que havia o conluio, havia.

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE: Havia a participação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem foram os responsáveis pelos estudos e consultas referentes à aquisição do Advantage V2?

SR. FERNANDO SILVA DE ANDRADE: A Mariângela, pela documentação.

O Sr. Gilberto Waller Júnior, Procurador Federal, presidente da comissão de sindicância da CGU afirmou, em seu depoimento, que houve grave contradição entre as versões apresentadas pela Sra. Mariângela Russo, oficialmente, nos autos do processo de contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, e pelos sócios da empresa.

Enquanto a Sra. Mariângela Russo afirmou ter descoberto a existência do *software* por simples pesquisa na *Internet*, no final de agosto 2003, os sócios da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda informaram que, antes mesmo da constituição da referida empresa, o *software* foi demonstrado para o Sr. Fernando Brendaglia e para a Sra. Mariângela Russo.

Afirmaram que ambos teriam gostado do produto e que, em virtude disso, a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda teria sido constituída para possibilitar apresentação de proposta comercial.

É o que se extrai do seguinte trecho de seu depoimento:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Consta da nota técnica da Corregedoria Setorial do Ministério da Defesa/Corim/CGU que ficou evidente as inseguranças jurídicas detectadas com relação à propriedade do software Advantage V2 que bastava para obstar o compra, uma vez que não se sabe quem detém os direitos legais sobre o mesmo. O que traz graves repercussões patrimoniais à INFRAERO. Isso porque a Associação Brasileira de Empresas de Software, ABES, certificou que a FS3 é distribuidora no Brasil da empresa Media Plus UK para o produto Advantage V2. Porém essa empresa não mais figura na rede mundial. Posteriormente, a FS3 apresentou proposta onde afirma que outra empresa, a Media Plus Airport Advertsing(F) Network é dono do produto. Porém, essa empresa não figura na rede mundial. Consulta dos auditores internos da INFRAERO mostraram que essa última empresa não consta como titular

do software Advantage V2, e que essa pertence à Media Plus International. A INFRAERO não possui até o presente momento nenhum certificado expedido pelo legítimo proprietário do produto, colocando-a sob risco de uma possível ação indenizatória para uso indevido.

De acordo com a documentação existente no processo, explique as fases iniciais do processo de contratação informando: Como a INFRAERO tomou conhecimento da existência do software Advantage V2?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR: Bem, durante a produção de provas nós conseguimos até agora obter três informações de como é que foi obtido o conhecimento. Primeiro pelos documentos onde consta documento em que o Srª. Mariângela Russo teria feito uma pesquisa no site do Aeroporto de Changi. e nesse Aeroporto de Changi abria um campo de busca.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Aonde fica esse aeroporto?

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR: Aparentemente Singapura. Daí teria um campo de busca, ela teria colocado mídia aeroportuária, mandado procurar e teria aberto um canal para essa Media Plus UK. Outra informação que foi dada pelos proprietários da empresa FS3, pelo Dr. Ettore e Dr. Michel Farah disse que antes mesmo da constituição da FS3 foi demonstrado o produto para o Sr. Fernando Brendaglia e para a Srª. Mariângela Russo que teriam gostado do produto e como teria gostado do praduto, a empresa FS3 foi constituída para apresentação de proposta comercial.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Isso os sócios da empresa dizem isso.

SR. GILBERTO WALLER JÚNIOR: Isso. E a terceira informação que veio do Drª. Silvia Pfeiffer dizendo que um sócio análogo muito parecido com esse, não sabendo precisar se o mesmo ou não, teria sido oferecido pelo Sr. Mauro Chemale e Rodrigo Kallas ao Sr. Fernando Brendaglia para aquisição pela INFRAERO em data anterior à contratação com a FS3.

O técnico em finanças e controle da Controladoria Geral da União, Sr. Amarildo José Leite, responsável pela nota técnica

749/GSGAB/SFC/CGU/PR, que analisou a contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, foi ouvido por esta Comissão Parlamentar de Inquérito e afirmou que a Sra. Mariângela Russo foi peça principal no processo de contratação da referida empresa, tendo sido a responsável pela caracterização da situação jurídica como de inexigibilidade de licitação, como segue:

> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Exatamente o contrário. Qual a participação da Gerente de Desenvolvimento Mercadológico, Mariângela Russo, no procedimento de contratação?*
>
> *SR. AMARILDO JOSÉ LEITE: A Srª. Mariângela Russo ela que embasou toda a inexigibilidade do processo. Tudo foi feito por ela.*

Das considerações acerca da conduta da Sra. Mariângela Russo

Do exposto acima, conclui-se que a Sra. Mariângela Russo participou ativamente do processo de contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, tendo sido a responsável por fundamentar a suposta condição jurídica de inexigibilidade de licitação, ao mencionar no processo de contratação que fez pesquisas e não encontrou nenhum programa semelhante no mundo inteiro.

Tanto a auditoria realizada pela Superintendência de Auditoria Interna da INFRAERO, quanto a análise técnica da Controladoria Geral da União demonstraram que as coisas não se passaram da forma como a Sra. Mariângela Russo relatou.

Todo o processo de contratação foi calculadamente engendrado para fazer crer que, visando ao aumento da receita com mídia aeroportuária da INFRAERO, o Sr. Fernando Brendaglia de Almeida solicitou estudo técnico à

Sra. Mariângela Russo sobre qual a melhor opção para aprimorar a administração desse setor.

A Sra. Mariângela Russo, por sua vez, após realizar alguns estudos, sugeriu a adoção de mecanismo (*software*) para controle centralizado de mídia aeroportuária.

Uma vez aprovada tal solução pela INFRAERO, a Sra. Mariângela Russo efetuou pesquisas superficiais e chegou à conclusão de que existia um *software* chamado Advantage V2, único disponível no mundo, que atenderia a necessidade da INFRAERO.

A empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda foi, então, chamada para apresentar o produto, que , ao final, e após o desrespeito reiterado no encaminhamento do processo, restou "adquirido" pela INFRAERO.

Na verdade, ficou demonstrado claramente que, desde o início de 2003, o Sr. Ettore Ferdinando Casoria e o Sr. Michel Farah já negociavam diretamente com o Sr. Fernando Brendaglia (recém chegado à empresa) e com a Sra. Mariângela Russo a contratação de *software*, cuja titularidade a empresa FS3 Comunicação e Sistemas sequer detinha, mesmo porque essa empresa ainda não havia sido constituída.

Há fortes indícios de que a Sra. Mariângela Russo redigiu documento sob encomenda para o então Diretor Comercial, Sr. Fernando Brendaglia, no qual sugeria a adoção de ferramenta de informática para controle centralizado de mídia aeroportuária. Ademais, redigiu, por encomenda também, despacho no qual afirmou que, após ter feito pesquisas

na *Internet*, não encontrou *software* no mercado nacional. Todavia, haveria encontrando *software* em uso em um aeroporto estrangeiro. Tal pesquisa, por sua vez, resultou no encontro da empresa Media Plus UK, fornecedora do Advantage V2.

Na verdade, tudo não passou, como diz a auditoria da INFRAERO, de um "jogo de cartas marcadas", voltado para burlar a lei de licitações, levando à celebração de contrato com fortíssimas suspeitas de estar superfaturado.

Foi fundamental, para o negócio, a atuação da Sra. Mariângela Russo, razão pela qual deve ser indiciada por esta Comissão Parlamentar de Inquérito.

A Sra. Mariângela Russo ainda foi citada no processo de auditoria do Tribunal de Contas da União, de nº TC012-700/2005-2, que apura supostas irregularidades na concorrência pública da INFRAERO, de nº 004/DAAG/SEDE/2004, para contratação das empresas de publicidade Signo Comunicação Ltda e Artplan Comunicação Ltda, cujo resultado já foi encaminhado ao Ministério Público Federal.

Do Resultado Final da Sindicância CGU – Processo nº 00190.010010/2007-48

A Controladoria - Geral da União remeteu a esta Comissão Parlamentar de Inquérito o relatório final do Processo nº 00190.010010/2007-48, bem como a decisão do Exmo. Sr. Ministro de Estado do Controle e da Transparência, Jorge Hage Sobrinho.

O processo foi instaurado para investigar eventuais irregularidades na contratação entre INFRAERO e FS3, bem como na suspensão do contrato, e também para apurar as denúncias feitas contra empregados da INFRAERO de favorecimento pessoal e recebimento de propina.

Incluiu-se ainda como objeto de investigação a contratação de adesivagem, com intuito de beneficiar a empresa Aeromídia Publicidade Ltda, em relação aos portões de 1 a 7 do Aeroporto de Brasília, fazendo contratação direta, quando havia mais interessados, e por valor abaixo do preço de mercado.

Nos termos do Relatório final da CGU, a Gerente de Desenvolvimento Mercadológico, Sra. Mariângela Russo, simulou processo de busca de solução para a área de mídia aeroportuária para beneficiar a FS3; *omitindo o fato de que a Media Plus UK, criadora do software Advantage v.2*, distribuído pela FS3, não era a única detentora de solução que atendesse as necessidades da Infraero; declarou falsamente que não havia encontrado no mercado ferramenta que atendesse a estatal e que encontrou a Media Plus por meio de busca no Aeroporto de Xangai, quando já a conhecia.

Baseado nas conclusões da Comissão de Sindicância iniciada através da Portaria da CGU nº 447, de 16 de abril de 2007, publicada no DOU de 18.04.2007, e nas recomendações da Assessoria Jurídica da Controladoria-Geral da União, contidas no Parecer nº 301/2007 ASJUR/CGU/PR, DECIDIU:

Pela aplicação de pena de demissão por justa causa , por estarem incursos no art. 482, 'a', da Consolidação das Leis do Trabalho (que aplica tal

penalidade a ato de improbidade praticado pelo empregado), c.c. art. 39, 'c', da Norma Interna 4.01/B da INFRAERO, aos seguintes empregados:

a) (...)

c) MARIÂNGELA RUSSO; (...)

Dos sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito

Diagrama constante de volume anexo a este Relatório traz o relacionamento telefônico da Sra. Mariângela Russo. Referido diagrama explicita a quantidade de ligações e o tempo em minutos consumido nessas chamadas. (Diagrama 05). Ao término dos trabalhos, foi disponibilizada nova carga de dados que revelou vínculo com o Sr. Hamilton Ubiratan da Silva: 66 ligações (69 minutos).

Outras ligações existem que merecem investigação detalhada. Portanto, necessário o encaminhamento desses dados à Polícia Federal.

Quanto aos sigilo bancário, em que pese ter apresentado expressiva movimentação financeira com base na CPMF (mais de R$ 800 mil entre os anos de 2003 e 2006), até o término deste Relatório, informação bancária alguma foi oferecida à análise desta Comissão.

NECESSIDADES IDENTIFICADAS

Necessário o compartilhamento dos sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito com o Departamento de Polícia Federal e com o Ministério Público Federal para que sejam utilizados nos procedimentos investigativos já instaurados por esses órgãos.

MÁRIO DE URURAHY MACEDO NETO

IRREGULARIDADES INVESTIGADAS

Na condição de empregado público, é suspeito de patrocinar, direta ou indiretamente, interesse privado perante a Administração da empresa INFRAERO, visando ao favorecimento pessoal e de terceiros. Nesse contexto, suspeita-se de ter recebido vantagens financeiras de concessionário de mídia aeroportuária da INFRAERO. Ademais, há indícios de ilícitos fiscais cometidos.

INDÍCIOS COLHIDOS NOS AUTOS DA CPI

Das suspeitas de favorecimento a concessionários privados da INFRAERO

Conforme Termo de Declaração prestado pela Sra. Silvia Pfeiffer no Inquérito Policial – IPL 702/06-SR/DPF/PR, Mário de Ururahy atuava no sentido de favorecer a empresa Aeromídia junto à INFRAERO em troca de vantagens financeiras. Esse favorecimento se concretizava pelo acesso a informações privilegiadas e facilitação em procedimentos licitatórios.

Nesse sentido, citou licitação (colocação de painel triedro na fachada do aeroporto Afonso Pena) que, segundo ela, foi dirigida à empresa Aeromídia, pois foram colocados requisitos que somente tal empresa poderia atender. Tais tratativas, informou, foram feitas entre Mário de Ururahy e Dircelei, funcionária da Aeromídia e detentora de procuração de Carlos Alberto Carvalho.

A Sra. Silvia Pfeiffer, ainda no depoimento prestado, asseverou que a Sra. Hildebrandina Olímpia Silva Macedo, esposa de Mário de Ururahy,

recebeu os seguintes depósitos: R$ 20 mil (29/06/2004), R$ 10 mil, dois de R$ 4 mil (20/08/2004 e 28/09/2004) e R$ 3 mil (21/01/2004), perfazendo total de R$ 41 mil.

A fim de dar veracidade à denúncia, juntou aos autos cópias dos comprovantes de depósito sem, no entanto, indicar a origem dos recursos. O comprovante do depósito de R$ 10 mil não foi apresentado.

Informou, ainda, a Sra. Silvia Pfeiffer que não presenciou a entrega de qualquer valor à Sra. Hildebrandina. Todavia, asseverou que a referida senhora tinha ciência de que se tratava de "propina" e que assim agia para que tais valores não transitassem pela conta de Mário de Ururahy. Ainda segundo Pfeiffer, a Sra. Hildebrandina Olímpia Silva Macedo trabalhou por quase trinta anos na INFRAERO e atualmente é aposentada e vende jóias.

A Sra. Silvia Pfeiffer denunciou igualmente a existência de favorecimento indireto a Mário de Ururahy, patrocinado pela empresa Aeromídia. Segundo ela, as mensalidades da faculdade da filha de Mário de Ururahy, Ana Carolina Silva Macedo, eram pagas pela Aeromídia. Os boletos tinham, inclusive, como sacado a própria empresa Aeromídia. Tal aspecto, inclusive, segundo a depoente, seria importante para diferenciar os boletos emitidos contra as filhas dela, pois, nesse caso, o sacado não seria a empresa Aeromídia. Cópias desses boletos foram juntadas aos autos, bem como relatório de controle de movimentação financeira de conta bancária da empresa que os registra como "Pagamentos Tuiuti (mensalidades)".

Mencionou, ainda, que ficou sabendo desse acerto por intermédio de Plínio Rosa Filho, funcionário da Aeromídia, que, inclusive, teria acertado diretamente com Carlos Alberto Carvalho. Tais pagamentos iniciaram-se em

2002 e perduraram, conforme declarado pela Sra. Silvia Pfeiffer, até meados de 2004.

Por fim, informou que Mário de Ururahy havia sido transferido para o aeroporto Afonso Pena por conta de escândalo ocorrido no aeroporto internacional de Maceió, em razão de superfaturamento em obra que sequer foi licitada.

Registre-se que todos os aspectos antes mencionados são também objeto de investigação da Procuradoria da República no Distrito Federal por intermédio do Procedimento Administrativo 1.34.001.006462/2004-29.

Das explicações apresentadas pelo Sr. Carlos Alberto Carvalho

Quanto aos depósitos efetuados na conta da Sra. Hidelbrandina, o Sr. Carlos Alberto Carvalho afirmou que não guardam relação com a empresa Aeromídia, pois que inexiste movimentação financeira compatível nos extratos da empresa. Ademais, asseverou que, à época dos depósitos, o Sr. Mário de Ururahy não exercia atividade na INFRAERO que guardasse vínculo com os interesses da Aeromídia.

Quanto ao suposto pagamento de mensalidades da filha de Mário de Ururahy, Carlos Alberto Carvalho juntou aos autos cópia de recibo emitido pela Sra. Silvia Pfeiffer no valor de R$ 1.691,10 (valor que corresponderia à soma dos dois boletos juntados por Pfeiffer), pretendendo demonstrar, assim, que o referido valor foi usado para despesas pessoais da Sra. Silvia Pfeiffer.

Ademais, juntou trechos dos depoimentos prestados por Dirceley Jaronski e Maria Eduarda Carbonar, funionárias da Aeromídia, prestados na

Controladoria Geral da União, que demonstrariam compulsividade da Sra. Silvia Pfeiffer em adquirir jóias.

Dos depoimentos prestados à Comissão Parlamentar de Inquérito que envolvem o Sr. Mário de Ururahy

Silvia Pfeiffer

Em reunião realizada em 21/06/2007, a Sra. Silvia Pfeiffer assim se pronunciou acerca da atuação de Mário de Ururahy:

> *SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Na verdade, esses valores eram repassados até pela financeira. Foram passados, a faculdade da filha do superintendente, Ana Carolina Macedo, na época era pago mensalmente. Era feito... Foi feito vários depósitos na conta de Mário Macedo através da conta da esposa dele, Idelbrandina Macedo.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora tem esses documentos?*
>
> *SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tenho, sim, senhor.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora sabe esses valores?*
>
> *SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: São valores de 20 mil, 4 mil, 3 mil, 10 mil, esse não tenho comprovante, de 10 mil.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Qual o nome do superintendente?*
>
> *SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Mário de Ururaí Macedo.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pronto.*

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Já com problema em Maceió. Teve problema quando era superintendente em Maceió, eu tenho o documento, que na obra foi 100% de faturamento. Uma obra...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Senador Demostenes, Superintendente da INFRAERO?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Da INFRAERO em Curitiba.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Mas ela falou de Maceió?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Ele era de Maceió. Ele era superintendente de Maceió.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Mário de Macedo

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Então, a senhora sabe qual o problema que ele teve em Maceió?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Foi um problema que houve numa auditoria da INFRAERO, um superfaturamento numa obra emergencial de 100%.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Superfaturamento de 100%.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Qual o valor da obra? A senhora se lembra e quanto foi?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não senhor porque eu não...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E quem foi o beneficiário desse valor?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Segundo o que consta o Mário Macedo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Também o Mário Macedo.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Também.

Acrescentou ainda:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Bom, envolvendo Mário de Ururaí Macedo Neto, a senhora já falou aqui a respeito. A senhora afirmou em depoimento prestado à Polícia Federal que Carlos Alberto Carvalho, sócio da empresa AEROMÍDIA, que é esse Secretário que acabou entrando, era Secretário de Urbanismo?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: De urbanismo, administração, finanças, aí depois sócio do Cássio nessa empresa e foi Diretor Financeiro do ITN, Instituto Tancredo Neves de Curitiba, aonde o Carlos, o Cássio, desculpe, era Presidente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Teria... muito bem. Esse Carlos Alberto, sócio da empresa teria corrompido o então superintendente do Aeroporto Afonso Pena em Curitiba, Mário de Ururaí Macedo Neto com pagamento de mensalidades da faculdade da filha dele, Ana Carolina Silva Macedo e depósitos feitos na conta-corrente da esposa dele Idelbrandina O. S. Macedo entre os anos de 2002 a 2004, um depósito no valor de 20 mil, dois de 4 mil, um de 3 mil e um de 10 mil, que a senhora aqui realmente afirmou.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Esses atos teriam sido praticados pelo empregado citado como retribuição pelos valores supostamente pagos por Carlos Alberto. A senhora pode dizer quais são esses atos? Por que é que o Carlos Alberto pagava ao Mário de Ururaí?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Facilitar contratos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quantos são esses contratos que foram facilitados? A senhora sabe?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Túnel desembarque do Aeroporto Afonso Pena, sala de embarque 2 do Aeroporto Afonso Pena, triedro da fachada, uma licitação irregular também do Aeroporto Afonso Pena, Cyber Café.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O Mário Ururaí a senhora entregou, ou viu alguém entregando ou sabe quem entregou esses recursos? Quem fazia esses depósitos?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: A financeira da empresa e questionada que são muitos depósitos, ela confirma, inclusive...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Qual o nome dela?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Dirce Legioronski(F).

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ela confirma que aconteceu isso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Questionada ela me confirmou que esses depósitos eram todos feitos exatamente por ela.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora tinha alguma relação pessoal com Idelbrandina, esposa do Mário de Ururai?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Éramos pessoas conhecidas. Não amigas, mas conhecidas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Em algum momento entre os anos de 2002 a 2004 a senhora adquiriu jóias de Idelbrandina Macedo que comercializaria tal mercadoria tendo sido feito depósitos na conta da mesma para pagamento dessas aquisições? Os recibos de depósitos que apresentou à Polícia Federal em nome de Idelbrandina não seriam pagamentos pelas aquisições de jóias que fizeram?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, eu tenho os pagamentos feitos aqui de jóias, são menores os comprovantes, eu já apresento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A Idelbrandina diz que isso foi jóia que vendeu para a senhora.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É, ela vendeu... jóias!?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Não?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: 30 mil reais, mas de jóias? Pagamento de faculdade. Ela vendeu, sim, algumas jóias para AEROMÍDIA, a qual AEROMÍDIA deu de presente a funcionários DUDA MENDONÇA e a INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora podia repetir? Então, ela vendeu jóias...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Vendeu jóias para AEROMÍDIA, eu não sei se foram pagas, ou como foram pagas, se foi em dinheiro, as quais foram dadas para funcionários de Duda Mendonça e para INFRAERO

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora sabe quais jóias são essas? Mas isso não tem nada a ver com esses depósitos, não é?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não. Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Nem com as jóias que a senhora comprou dela?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, não. Eu tenho depósitos dele.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Então, ela vendia também jóias que eram dadas de presente...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Aliás, ela vende jóias...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Aqueles mimos.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Mimos. Inclusive festas também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Então, paga-se, comprava-se jóias dela...?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Para dar para funcionários do Duda e para funcionários de quem mais?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora sabe quando que isso aconteceu? Qual o valor das transações? Quem comprou essas jóias? A quem as jóias foram presenteadas?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: As jóias foram... sei. Foi a Zilmar Fernandes da DUDA, Rui Ikeda...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Essas receberam como presentes?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Presentes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem comprou foi a AEROMÍDIA?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: AEROMÍDIA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem pela AEROMÍDIA comprou? Foi a senhora?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu ajudei a ver algumas jóias.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora sabe que jóias foram?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não estou lembrada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Valor das jóias?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Também eu não sei. Porque eu até... algumas... pulseira... foi pulseira, corrente que eu vi. Agora, você ouve mais...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Então, dava-se a Zilmar que era da DUDA e a quem mais?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Na época o Rui Ikeda que trabalhava na DUDA MENDONÇA, não sei se trabalha ainda.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Rui Ikeda?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É. Exatamente. Na INFRAERO... tem pessoas da sede e pessoas do Aeroporto de Brasília.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A Idelbrandina trabalhava também na INFRAERO?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Trabalhou por vários anos. Depois...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): O que é que ela fazia?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu não tô lembrada...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Nessa época que ela trabalhou a senhora...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, não tinha contato com ela.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Com ela... não.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu tive depois, porque ela se aposentou e ela vende jóias, inclusive, dentro da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora tem alguma prova disso que a senhora disse? Depósitos dos valores que a senhora pagou?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tenho. Tenho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora poderia juntar?

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Senador Demostenes.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pois não.

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): V.Exª. apresentou um valor de 30 milhões...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Não, mil...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): De compra de jóias?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Não, ela diz o seguinte, que esses valores...

SENADOR JOÃO PEDRO (PT-AM): Não, porque a Srª. Silvia diz que não lembra dos valores...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Não. Em relação a esse aqui ela se lembra. Ela diz o seguinte, que em relação ao Carlos Alberto Carvalho que era super... que era Secretário de Turismo, Finanças de Curitiba que foi ser sócio da empresa dela AEROMÍDIA que ele pagou para Mário de Ururai Macedo Neto que era... qual o posto dele na INFRAERO em Curitiba?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Superintendente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Superintendente, que ele pagava as mensalidades da faculdade da filha dele Ana Carolina Silva Macedo, e que os depósitos eram feitos na conta da esposa dele, Idelbrandina O. S. Macedo de 2002 a 2004.

Então, foram feitos um depósito no valor de 20 mil reais, dois de 4 mil, um de 3 mil e um de 10 mil. Eu perguntei a ela se isso não era jóia, porque a Idelbrandina diz que não, isso daqui foi porque eu vendi a jóia, depois na minha conta. Mas ela está me mostrando que ela tem recibos que além desses, esse aqui era a empresa que pagava a faculdade da filha do Sr. Mário Ururai, mas que ela prova através de outros recibos que ela, que a comercialização dessas, dessas... que o pagamento das jóias que ela adquira, 350 reais, 450 reais, estou falando o valor porque a senhora está entregando, 150 reais, 400 reais, que eram valores bem inferior aqueles dos depósitos efetuados. A senhora podia tirar uma cópia e deixar conosco.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Certo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ou nós podemos ficar com essa cópia?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não. Pode ficar. Não tem problema.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E mais, ela disse mais. Ela disse também quando eu disse que ela... que a Idelbrandina declarou que era pagamento por jóia. Ela disse: Não, a jóia também, ela vendia para a empresa, mas a empresa dava de presente. E aí disse para quem dava, para a Zilmar e para Rui Ikeda. É esse o nome?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Rui Ikeda, sim. Sim, Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mais alguma pessoa a senhora afirma?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Da INFRAERO. Aí tem da sede INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora sabe de quem... ela vendeu jóia, a Idelbrandina vendeu jóias para a AEROMÍDIA, para a AEROMÍDIA dar de presente, a senhora disse, para Duda Mendonça, para Rui Ikeda. E da INFRAERO, quem recebeu jóias de presente da AEROMÍDIA?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Certo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Compradas de Idelbrandina.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Mariângela Russo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem é Mariângela Russo?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Era da... da mercadológico, da área de mercadológico, da sede.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Aqui em Brasília?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mariângela...?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Russo. Evaldo...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Evaldo o quê?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu não lembro o sobrenome.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Trabalhava aonde?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Nos contratos na sede INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Nos contratos aqui na sede INFRAERO.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sandra Garcia do Aeroporto de Brasília e... eu tenho conhecimento dessas pessoas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Esses receberam presentes, não é?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora sabe a ocasião dos presentes? Aniversário, Natal, ano novo?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora não se lembra desses detalhes.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO [00:59:50]: E nem lembra de descrever a jóia, não é?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora se lembra?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, são correntes, correntes e pulseira.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Correntes e pulseiras. A prova que a senhora possui são essas provas relativas ao depósito que a senhora fez...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E que comprovam o pagamento do que a senhora comprou de Idelbrandina.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Certo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Que não tem nada a ver, a senhora repete.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, não tem nada.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Com esses presentes, nem com os depósitos efetuados para pagamento da faculdade.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Não é isso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato. Exato. Da CEMBRA também estou apresentando a documentação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Em relação ainda a Mário de Ururaí Macedo Neto, a senhora afirmou em depoimento prestado à Polícia Federal que ele teria praticado superfaturamento de 100% numa obra no Aeroporto Internacional de Maceió.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Certo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora voltou a dizer isso aqui. Supostamente executado em caráter emergencial, portanto, com dispensa de licitação. Tal fato teria sido constatado na Auditoria Especial nº 02/prai/2004. Perguntando novamente. Cite que obra era esta, se houve pagamento de qualquer vantagem indevida a qualquer pessoa da INFRAERO, ou qualquer outra pessoa ou a outrem? Foi o Mário de Ururaí que levou vantagem? Quem pagou a ele?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Em Maceió?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Em Maceió.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eu não sei. Essa realmente... Eu tenho o documento, eu não sei. Mas ele foi afastado de Maceió em função desse problema e transferido, transferido para Curitiba como superintendente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ele saiu de Maceió e foi para Curitiba como superintendente.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Depois... isso...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Houve uma acusação formal contra ele?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Houve.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A depoente, a senhora, afirmou ainda à Polícia Federal que a empresa AEROMÍDIA fez

pagamentos para garantir a utilização de um espaço no túnel de desembarque.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora já disse, no Aeroporto Afonso Pena, enquanto não conseguisse o anunciante. Esse procedimento naturalmente é irregular.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É irregular.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E só para perguntar. Quanto foi que se pagou? Quanto que se pagou por fora e a quem se pagou para se ter esse benefício? A senhora tem alguma prova disso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: São para Mário, para o superintendente na época.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quanto foi?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Em função daqueles depósitos, né.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Sim, que também... então aqueles depósitos também dizem respeito a isso.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Também dizem respeito a isso daí. Os 2.400 que era pago em contrato, era uma garantia mínima, tá certo. Mas era irregular porque não poderia estar...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Alguma vez se pagou por fora ou sempre se depositou na conta?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: não, pagaram por fora. (...)

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: E também foi feito, Excelência, um depósito na conta de Idelbrandina em novembro ou dezembro de 2003, com cheque da AEROMÍDIA, diretamente... foi feito pela funcionária da AEROMÍDIA, não tenho esse comprovante. Mas esse depósito aconteceu de 10 mil reais na conta de Idelbrandina, final de 2003.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem fez o depósito?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: A financeira da AEROMÍDIA, Dirce Lei(F).

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E por qual serviço?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Eles estavam precisando de dinheiro em função de já todos os contratos porque não se tinha um preço fechado de propina.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Certo.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Era dependendo da necessidade.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quanto ao Aeroporto de Bacacheri, a depoente ao falar a Polícia Federal, a senhora, informou que havia um funcionário da AEROMÍDIA chamado Plínio Rosa Filho, contratado por Carlos Alberto Carvalho para intermediar favores com Mário de Ururaí Macedo Neto. Que favores eram esses?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Um Alvará. Um Alvará, o que o Aeroporto estava precisando, estava com problema sério de Alvará.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Alvará fornecido por quem?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Pela Prefeitura. Porque o Bacacheri é na cidade de Curitiba.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Bacacheri, certo. Muito bem, então, forneceu-se... e qual é o valor disso? Quanto se recebeu por isso? Por esse Alvará?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É... fazia parte, na verdade, do pacote, né.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Alguém mais além da senhora tem conhecimento desses acordos?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Da AEROMÍDIA?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Especialmente do Plinio Rosa em relação...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sim, funcionários da AEROMÍDIA.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Bacacheri.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: É.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quais são esses funcionários?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Júnior, Maria Eduarda Carbonar e a Dirce Legioronski(F).

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora tem alguma prova do que diz em relação à Bacacheri e à Plínio Rosa Filho?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Provas eu não tenho. Mas o Carlos Carvalho ele me falou que ele mandou um recado para o Mário Macedo que

na época era o túnel, o Mário mandou o superintendente para AEROMÍDIA dizendo que não poderia mais segurar o espaço. E o Carlos ameaçou o superintendente dizendo que se ele não segurasse o espaço, então, ele iria cancelar o Alvará do Bacacheri que ele tinha autorizado.

A Sra. Pfeiffer ainda mencionou a participação do Sr. Mário de Ururahy nos seguintes episódios:

Ao referir-se ao *Cyber Café*

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quem pela INFRAERO trabalhou nesse processo fraudulento?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Wilson Brandt, o engenheiro, Mário Macedo, superintendente. E do comercial Arlindo Lima Filho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E qual o ano?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Foi em 2002/2003, porque foi uma obra...

(...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A obra valia quanto? E foi superfaturada em quanto? A senhora sabe?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Mais ou menos, a obra do Cyber Café do Aeroporto, essa obra foi 150 mil reais.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E ela se não fosse superfaturada...

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: 70...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Foi superfaturada, então, em mais de 100%.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Isso. Exatamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E esses 70 ou 80 mil a mais foram repassados a quem?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Aí foram à parte de comissões também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Para quem?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Para as pessoas da INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Quais são essas pessoas?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: O superintendente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora sabe quanto pagou para cada um?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não, senhor. Eu não sei...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas esse valor, então, foi pago, só para repetir o nome das pessoas.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Tá certo. Wilson Brandt a comissão, para Mário Macedo e Arlindo Lima.

Ao se referir à obra do Edifício Garagem no aeroporto de Curitiba

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E isso foi quando?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Isso foi em 2003.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): 2003. Essa obra não foi realizada?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Não. Não tenho conhecimento.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Nem foi licitada?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: A obra não. Mas segundo o Mário Macedo, superintendente da época, estava dirigido para a ANDRADE GUTIERREZ.

Silvia Pfeiffer

Em 10/07/2007, a Sra. Silvia Pfeiffer novamente compareceu à reunião da Comissão de Inquérito e voltou a comentar acerca da atuação de Mário de Ururahy nos seguintes termos:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Construção da sala de fumantes no aeroporto Afonso Pena, cybercafé. Diz o senhor Carlos Alberto: "no que se refere a essa obra salientamos que a denúncia é totalmente improcedente, haja visto que não realizamos qualquer ação relativa à obra em questão e muito menos que destacamos funcionários da Prefeitura de Curitiba para a realização de projetos ou serviços relativos ao assunto. Já solicitamos junto à superintendência da INFRAERO-Curitiba

certidão de inteiro teor do processo em questão juntamente com a listagem das pessoas". O que a senhora tem a dizer sobre isso?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Foi feito, afirmo, foi feito dentro da Aeromídia com funcionários da ... da Prefeitura. Quem coordenou foi o engenheiro Wilson, Mário Macedo superintendente, juntamente com o comercial Arlindo. Então são empresas não ... a Aeromídia articulou essas empresas para que fizessem todo o trabalho dentro da sala de fumantes, que é toda a parte elétrica , a mobília, enfim, não a publicidade.

(...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Túnel de desembarque do aeroporto Afonso Pena, Curitiba. Diz o Sr. Carlos Alberto: "No que se refere ao túnel de desembarque do aeroporto Afonso Pena, a Sra. Silvia disse que houve irregularidade e que essa consistiu no fato do referido espaço ter ficado reservado para a Aeromídia por mais de sessenta dias após o encerramento do contrato com o anunciante, vindo a empresa, somente após esse prazo, a apresentar novo anunciante, afirmando que isso é vedado por normas contratuais e legais da INFRAERO. O espaço em questão foi inicialmente explorado pela Aeromídia para publicidade das Faculdades Tuiuti do Paraná, com contrato firmado em junho de 2001 e encerrado em junho de 2002 conforme documento em anexo. Posteriormente, somente em julho de 2003, foi firmado novo contrato de concessão com a INFRAERO referente ao túnel de desembarque, conforme documento em anexo, não tendo havido a manutenção do referido espaço em favor da Aeromídia, conforme afirma Silvia, frise-se, sem qualquer embasamento probatório, nem tampouco demonstrando a qual norma se refere. A final é importante informar a essa CPI que a INFRAERO tem como prazo usual um período de exatamente sessenta dias para trâmite de extratos contratuais. Da mesma forma não houve a apresentação de outras empresas interessadas no espaço, posto que a requisição de espaço para a

mídia, em aeroportos, se formaliza por escrito, o que não ocorreu, tanto que a Sra. Silvia não menciona de forma clara o nome de nenhuma empresa, nem tampouco junta documentos que demonstrem o pedido formal do referido espaço por outros interessados, muito menos demonstra qual o prejuízo que a administração da INFRAERO teve em relação ao assunto, considerando que os valores contratados estão indevidamente quitados - Anexo IV e documentos 1 e 2". O que a senhora tem a dizer sobre isso?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Houve sim a empresa ... mais uma empresa interessada, havia mais concessionárias. Este é o contrato. Garantia mínima paga de R$ 2.400,00, sendo que o anunciante paga, isso está em contrato com a Aeromídia, R$ 8.000,00, inicialmente R$ 8.000,00 mês. Posso juntar?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Pode, por favor.

SRA. SILVIA PFEIFFER: É --

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): -- Pois não, pode falar.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Esse... esse documento, é importante que na própria INFRAERO de Curitiba se tenha esses valores, e juntamente com a Aeromídia existem os contratos com anunciantes que provam o que eu estou falando. Exª, eu poderia também falar sobre --

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): -- Pois não.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Inclusive esse contrato também foi pagamento de propina, porque eu tenho aqui os documentos que comprovam isso, na época, para o superintendente Mário Macedo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Túnel de desembarque do aeroporto Afonso Pena, é isso, pagamento de propina?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Exato, também está aqui. Eu tenho --

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): -- Está documentada a propina?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Está na conta da esposa dele. Eu tenho todas as propinas. Aliás, que eu encontrei na empresa, o que eu tenho de documento que comprovam, estão aqui os pagamentos, inclusive pagamentos da faculdade da filha do superintendente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Isso daí é pagamento na conta --

SRA. SILVIA PFEIFFER: Da Idelbrandina Macedo, esposa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Esposa do Sr. Carlos Alberto?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Não, Mário Macedo, superintendente. E também o documento que comprova que a Aeromídia pagava a faculdade da filha, Ana Carolina, do superintendente Mário Macedo. Estão todos aí.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): V. Sa. está juntando esses documentos?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ótimo.(...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mário de Ururahy Macedo. O que disse Carlos Alberto: "Silvia alega que para houvesse a facilitação de contratos em favor da Aeromídia, o Sr. Mário, na qualidade de superintendente do aeroporto Afonso Pena, teria recebido propina. Questionada pelo nobre Relator acerca de compra de jóias e de seu

relacionamento com Idelbrandina, Silvia afirmou: acerca do relacionamento éramos pessoas conhecidas, não amigas, mas conhecidas. No entanto, a verdade dos fatos é diversa. Silvia novamente mentiu. O extrato de estada de Silvia no Hotel Manhattam, em Brasília, demonstra que no período de 14 a 19 de janeiro de 2005 Silvia efetuou cerca de quinze ligações para Idelbrandina, fones 3367-4873 e 9975-5909, em horários não comerciais e que demonstram claramente que havia relação de cunho pessoal entre ambas - Anexo VI, doc. 01 a 08. É importante ressaltar que no período acima apontado Silvia já havia sido afastada da empresa, conforme ela mesma declarou, e, portanto, essas ligações não guardam qualquer relação com a Aeromídia. Outrossim, é do conhecimento de todas as pessoas ligadas a Silvia e Idelbrandina, que no final de 2004 Silvia e sua filha Ellen se hospedaram na casa de Idelbrandina por cerca de um mês, efetuando inclusive compras de roupas, entre outras, em nome desta, não tendo efetuado o correlato pagamento. Mais uma vez Silvia mentiu, posto que afirmou a essa Comissão não ter qualquer pendência comercial com as pessoas que cita. Contudo, Silvia é devedora de Idelbrandina de quantia muito superior aos valores depositados, sendo que essa buscou a empresa e o peticionante em meados de ano de 2005 a fim de receber os valores devidos por Silvia. Silvia apresentou a essa CPI, à Polícia Federal, depósitos bancários na contas de Idelbrandina como sendo prova de pagamento de propina para seu marido, Sr. Mário. Os depósitos em questão não foram efetuados pela Aeromídia. Que tampouco tinha conhecimento dos mesmos. Primeiro pela simples análise destes é possível concluir que o Sr. Mário, à época dos depósitos, não era mais superintendente do aeroporto de Curitiba, nem tampouco tinha qualquer relação de função na INFRAERO que tivesse relação com as atividades da Aeromídia. Estamos trazendo a essa CPI extratos bancários das contas da Aeromídia demonstrando que não houve nenhuma movimentação financeira que corresponda com as datas e os depósitos denunciados por Silvia: junho de 2004 igual a R$ 4.000,00 e agosto de 2004 igual a R$ 20.000,00 - Anexos VI, documentos 9 a

21. Portanto, resta patente que os depósitos apresentados por Silvia não guardam qualquer relação com a empresa Aeromídia. O simples fato de Silvia ser possuidora de tais comprovantes só indicam que os depósitos foram realizados por ela, certamente para quitar pendências financeiras com Idelbrandina, diferente, portanto, do que noticiou a esta CPI quando foi questionada sobre compra de jóias. No mesmo sentido completou dizendo que a propina também era feita através de pagamento de mensalidade de faculdade de sua filha, Ana Carolina Macedo, anexando junto ao inquérito em trâmite na Polícia Federal dois boletos bancários em anexo. Estamos trazendo a essa CPI documento, recibo, preenchido e emitido de próprio punho por Silvia, atestando ter recebido, em favor pessoal, o montante de R$ 1.691,10, referente ao pagamento de duas mensalidades Tuiuti. Importante destacar que o pagamento foi feito em cheque da Caixa Econômica Federal, conforme documento em anexo, a favor da faculdade através de boleto bancário juntados na denúncia. A quitação do valor dado por Silvia à Aeromídia dá conta em que se trata de despesas pessoal, tanto que foi lançada contabilmente a pedido da depoente como retirada de sua filha Ellen, sócia da Aeromídia. Do contrário, por que daria recibo? - Anexo VI, documentos 22 a 26. Silvia tratou como espantoso e absurdo o fato de ter adquirido mais de R$ 30.000,00 em jóias. Todavia, a compulsão de Silvia e suas filhas por gastos estrondosos em roupas, jóias e cosméticos e outros gêneros de consumo, é fato que facilmente se comprova, conforme documentos em anexo, onde se verifica não somente a compulsão em gastar, mas a contumácia em não pagar. Relação de cheques sem fundos de Silvia e suas filhas - Anexo VI, documentos 27 a 53". O que V. Sa. tem a dizer?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Cheque sem fundo não existe. Existem sim cheques resgatados, confiscados pelo Sr. Alberto Carvalho, inclusive o meu passaporte, ele se nega a me entregar. Essa dívida com a Idelbrandina eu não tenho, e o Mário Macedo, ele era, depois que ele veio de Curitiba para Brasília, ele está na engenharia como assessor da Diretora Ileuza(F) e esses

pagamentos foram confirmados sim, são até referentes a contratos passados e também ao lobby que ele faria junto à INFRAERO em obras.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E esse –

SRA. SILVIA PFEIFFER: -- Na engenharia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E esse recibo que a senhora teria dado?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Recibo --

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): -- CPI, documento de recibo preenchido e emitido do próprio punho por Silvia, atestando ter recebido em seu favor o montante de R$ 1.691,10 --

SRA. SILVIA PFEIFFER: -- Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): -- referente ao pagamento de duas mensalidades Tuiuti.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Desconheço isso, viu Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Ele junta esses recibos, documentos 22 a 26.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Desconheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Temos aí os documentos? Vamos mostrar para a senhora os documentos que ele junta.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Certo.(...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Aqui. Recibo de retirada do valor de R$ 1.691,10, demonstrando que o pagamento

dos boletos da faculdade de Ana Carolina foram despesas pessoais de Silvia. Recebi da Aeromídia Publicidade Ltda. a importância de R$ 1.991,10, referência [ininteligível], mensalidade de Tuiuti, nome Silvia Pfeiffer, Curitiba, 20, 21 ou 26 de janeiro de 2003. Essa assinatura é --

SRA. SILVIA PFEIFFER: Eu gostaria de --

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): É de V. Sa.?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Essa daqui é a parte do meu pró-labore.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas aí está dizendo que V. Sa. pagou mensalidade --

SRA. SILVIA PFEIFFER: Mas eu tinha as minhas filhas estudando na Universidade de Tuiuti também, e eu juntei documentos, os documentos e boletos das minhas filhas que estudavam e da Ana Carolina Macedo, que o número da matrícula e valores não batem, são diferentes. Eu já ... já juntei para a CPI os documentos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Por que é que aqui está em nome de Aeromidia, sacado, e não em nome do aluno?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Exatamente, porque não poderia aparecer o nome da Ana Carolina Macedo. O próprio Carlos Alberto Carvalho, que liberou vários alvarás digamos e vendeu vários alvarás para essa faculdade, pediu que fosse em nome de Aeromídia e não em nome de pessoa física. Porque os boletos das faculdades das minhas filhas, eu já juntei documentos, estão realmente em nome delas, e as datas, os valores e os cursos não batem, Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Esse cheque, esse recibo então, é para pagamento --

SRA. SILVIA PFEIFFER: Provavelmente da faculdade das minhas filhas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora nunca pagou para a filha do Mário?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Não, não, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Obrigado.(...)

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG): Eu vi tudo aqui.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Está certo. Os comprovantes de depósitos de propina para as pessoas, superintendente --

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG): Eu vi só, se não me engano, desculpe, até agora, um depósito, depois eu vi um Livro Caixa que V. Sa. coloca lá ... está sacado, dentro do Livro Caixa em seu nome, você coloca ao lado: para propina de fulano de tal. É isso que eu vi aqui.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Nesse documento apresentado, é a Aeromidia que transferiu ou depositou em cheque na conta de Luiz Gustavo Schild.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG): É esse depósito que eu vi aqui.

SRA. SILVIA PFEIFFER: Mas também tem mais depósitos que eu juntei.

SENADOR WELLINGTON SALGADO (PMDB-MG): Na conta dele?

SRA. SILVIA PFEIFFER: Na conta do Schild eu também de Mário Macedo, fora a faculdade, tem mais depósitos na conta da esposa dele. A propina era paga para ele através da esposa dele. Todos os documentos que eu tenho, todos estão aqui, e vou juntar mais documentos. Eu não posso ter documento de tudo porque esse dos Correios não me passaram, eu tenho

uma fita. Agora se fizer busca e apreensão de documentos na Giovani, na Sá e na Aeromídia, vão achar. Eu tenho certeza absoluta.

Carlos Alberto Carvalho

O Senhor Carlos Alberto Carvalho, em reunião realizada em 29/08/2007, assim se pronunciou acerca dos indícios de corrupção envolvendo Mário de Ururahy Macedo Neto:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A Srª. Silvia Pfeiffer asseverou que V.Sª. corrompeu o Superintendente da INFRAERO em Curitiba, Sr. Mário de Ururahy Macedo Neto por intermédio do pagamento das mensalidades escolares da filha dele na faculdade TUIUTI. Ademais, a denunciante asseverou que V.Sª. efetuava depósitos na conta de Hildelbrandina Olímpia Silva Macedo, esposa do Sr. Mário de Ururahy. Em troca V.Exª viabilizava contratos publicitários de mídias veiculadas no aeroporto Afonso Pena. Especialmente nos casos de dispensa de licitação. O que V.Sª. tem a dizer sobre isso?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Excelência, acho que cabe um esclarecimento até pelo nervosismo de estar aqui presente V.Exª e dos demais membros da CPI que eu não fiz. Mas eu acho importante fazer essas considerações.

Do ano de 1997 até o ano de 2004, oito anos, eu fui Secretário Municipal da Prefeitura de Curitiba. Fui Secretário municipal de diversas pastas, ou às vezes acumulando mais de uma pasta, fui Presidente de uma agremiação política do PSDB de Curitiba, fui Presidente de vários institutos da Prefeitura de Curitiba, como Instituto Curitiba de Saúde, Instituto de Administração que gera o transporte coletivo, enfim, eu tinha uma atividade administrativa muito intensa. Se o senhor verificar toda a documentação assinada que o senhor tem em posse, já deve ter todos esses documentos em

mãos, é bom esclarecer o seguinte, que toda essa documentação, toda a transação comercial da empresa AEROMÍDIA foi realizada pela Silvia. A Silvia Pfeiffer. Quer dizer, todo o período. Por que é que ela não assinava cheques? Que é isso só que consta. Porque a Silvia desde o ano de 2000 ela não pode fazer nenhuma movimentação financeira. Ela está com o seu CPF bloqueado.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O senhor foi sócio dela até quando?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Até 2004.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Como é que o senhor fica sócio de uma pessoa por quatro anos sabendo que ela não pode assinar cheque? Que ela tem dúvida--

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Várias pessoas têm restrição comercial. Ela não nos avisou que ela não podia fazer o que ela não tinha, o CPF. Nós descobrimos que ela--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas V.Sª. disse que ela não assinava os cheques porque tinha restrição.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: A empresa não era dela. A empresa... Ela era proprietária de direito, de fato, mas não de direito. Era das filhas dela. As duas filhas dela também tinham restrições financeiras.

Então, como não vi, não entendi nenhum problema naquela oportunidade, em me associar com ela nesse sentido e ficando com a missão de Sócio Gerente, mas não como sócio administrador. Sócio administrador era necessariamente era ela. Embora não constasse no contrato. Tanto que todas as transações que o senhor verificou comerciais da AEROMÍDIA foram feitas por ela.

Então, me coube esse esclarecimento para às vezes me falha alguma informação em relação que o senhor está indagando.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Só estou indagando em cima do que ela disse. Não criei nada nem os documentos que têm chegado das empresas telefônicas, do sigilo bancário... E ainda estão chegando. Então vou repetir acusação que é formulada pela Srª. Sílvia Pfeiffer.

A Srª. Sílvia Pfeiffer asseverou que V.Sª. corrompeu o Superintendente da INFRAERO em Curitiba, o Sr. Mário de Ururahy Macedo Neto por intermédio do pagamento das mensalidades escolares da filha dele na Faculdade TUIUTI. Ademais, a denunciante asseverou que V.Sª. efetuava depósitos na conta de Hildelbrandina Olímpia Silva Macedo, esposa do Sr. Mário de Ururahy. Em troca, V.Sª. viabilizava contratos publicitários de mídias veiculadas no aeroporto Afonso Pena, especialmente nos casos de dispensa de licitação. O que V.Sª. tem a nos dizer sobre o que disse a Srª. Silvia Pfeiffer?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Bom, em primeiro lugar a relação TUIUTI com a AEROMÍDIA ela foi toda articulada a proposta assinada pela Sílvia. Nós tínhamos com eles um pacto de colaboração, no sentido nós tínhamos o... nós prestávamos para eles o serviço de veiculação publicitária e eles iam descontando da dívida da dona Sílvia. E em relação à Dª. Dina, nós mandamos para a Dª. Hidelbrandina, pro senhor já na primeira oportunidade, na segunda oportunidade quando o senhor indagou a Dª. Sílvia aqui, que a relação Hidelbrandina com Sílvia e relação TUIUTI, era uma coisa toda conectada. Porque a Dª. Sílvia comprou um excesso ou comprou muito... Aliás, ela era uma compradora compulsiva, fez uma série de compras de jóias e foi abatendo com a Srª. Hidelbrandina dessa forma como está aí. Isso a Dª. Hidelbrandina já deve ter informado, nós inclusive mostramos isso para o senhor a questão de jóias, porque aqui na CPI ela

disse que era muita jóia para ser comprado e nós mostramos para o senhor que isso é um hábito da Dª. Sílvia. Comprar jóias, penhorar na CAIXA ECONÔMICA, fazer uso do dinheiro e posteriormente deixar a pessoa com quem emprestou seu nome com dificuldades lá junto à CAIXA ECONÔMICA.

Então, é transação TUIUTI, Ana Carolina, que é filha do Sr. Mário e Dª. Hidelbrandina é proveniente de compras que ela fez de jóias da Dª. Hidelbrandina.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Eu perguntaria a V.Sª, como V.Sª. explica a existência de saída financeira da conta da empresa ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS LTDA no valor de 753 reais e 66 centavos, no dia 13 de novembro de 2002, sendo que tal valor é registrado no controle da empresa de movimentação da conta CEF, como Dr. Carlos, matrícula TUIUTI.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Eu já prestei essa informação para o senhor no documento que eu enviei no primeiro esclarecimento, mostrando que são dois boletos bancários que ela anexa na revista, de 753 e outro de novecentos e poucos reais, que a soma dele era 1.601 na oportunidade--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Esse é outro. Esse eu vou perguntar para o senhor em seguida. Eu estou perguntando sobre esse valor de 753 reais--

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Essa movimentação financeira, Excelência--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Está escrito movimentação da conta CEF, Dr. Carlos, matrícula TUIUTI.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Essa movimentação financeira nós já informamos ao senhor que não faz parte da contabilidade da empresa. É uma informação financeira de Silvia Pfeiffer.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Está no controle da empresa, nós temos o documento, também podemos passar para V.Sª, está lá registrado o controle da empresa e está escrito dessa forma, "movimentação da conta CEF, Dr. Carlos matrícula TUIUTI".

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Excelência, eu quero só reforçar para o senhor que esse movimento financeiro ou esse controle financeiro que o senhor está apresentando não faz parte do escopo contábil da minha empresa. Isso foram documentos que ela juntou aleatoriamente como todos os outros que ela juntou. Agora, a informação, todos os lançamentos que nós temos para Universidade Tuiuti estão escrituradas contabilmente. E todos os lançamentos que nós temos Universidade de Tuiuti diz respeito exclusivamente à Silvia Pfeiffer. Porque a relação funcional, comercial com a TUIUTI era dela também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Pergunto então novamente a V.Sª, já em relação ao novo fato. Do mesmo modo, aí sim a Srª. Silvia Pfeiffer juntou aos autos dois boletos bancários, um no valor de 738 reais e 89 centavos e outro no valor de 952 reais e 21 centavos, que somados montam 1.691 reais e 10 centavos. Cedente é a empresa TUIUTI e o sacado é a empresa ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS LTDA com vencimento em 5 de janeiro de 2003 e 8 de janeiro de 2003, respectivamente.

Pergunto: Como V.Sª. explica a existência de saída financeira da conta da empresa ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS LTDA no valor de 1.691 reais e 10 centavos no dia 24 de janeiro de 2003 sendo que no controle da empresa de movimentação da conta CEF há o seguinte registro. Pagamento

TUIUTI, duas mensalidades. Quem foi o beneficiário desses pagamentos ou quem foi o beneficiário desses pagamentos de mensalidades?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Para a empresa, Excelência, beneficiário foi Silvia Pfeiffer. Inclusive nós juntamos para o senhor o recibo de Silvia Pfeiffer dando quitação para a empresa no valor de 1691 e 10.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Em nome de quem?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Em nome dela mesmo. Porque o boletos bancários não era identificados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Por que razão o sacado empresa ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS LTDA?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Porque ela firmou essa negociação com a Universidade de TUIUTI pedindo que remessa desses boletos bancários fossem feitos em nome da empresa. Quando nós identificamos isso, nós lançamos isso para ela e ela deu quitação conforme recibo que apresentei a V.Exª.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E nessa época ela ainda tinha vínculo com--

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Aliás, Excelência, não é o primeiro caso, e não é caso incomum dela também. Porque juntamente com isso ela costumava lançar mão desses procedimentos no comércio local. Tem várias notas que ela fez em nome da empresa que nós tivemos que depois fazer cancelamentos, quando conseguimos identificar. Era uma prática comum dela.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Seria bom V.Sª. também juntar aos autos.

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Estão todos juntados já, Excelência.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ok. A Srª. Sílvia Pfeiffer ainda juntou aos autos comprovante de depósito em dinheiro de 20 mil reais, 4 mil reais, outros 4 mil reais, de 29 de junho de 2004, 20 de agosto 2004 e 28 de setembro de 2004, respectivamente feitos na conta da Srª. Hidelbrandina Macedo. Sem que no entanto indicasse o nome do depositante. Ademais, em depoimento prestado à Polícia Federal, asseverou que havia outros dois depósitos. Um de 3 mil e outro de 10 mil reais. O que V.Sª. tem a esclarecer sobre isso? Esse dinheiro saiu da empresa ARTE MÚLTIPLA EMPREENDIMENTOS LTDA?

SR. CARLOS ALBERTO CARVALHO: Não saiu, Excelência. Inclusive, nós já mostramos isso para o senhor, uma cópia da movimentação financeira da empresa, até porque não tinha lógica esses valores serem pagos por conta, vamos associar isso a conta de propina para o Sr. Mário, porque o Sr. Mário na época já não era nem Superintendente de Curitiba, já estava em Brasília trabalhando em função completamente atípica das funções exercidas pela AEROMÍDIA. Demonstrando inclusive que toda essa relação com a Sílvia com a Hidelbrandina é uma relação pessoal delas. Bastante pessoal, inclusive. O senhor vai verificar e nós tentamos mostrar isso para o senhor que os extratos de conta telefônica do Hotel Manhattam foram feitas em janeiro de 2005 quando ela já não fazia mais parte da empresa. E várias ligações, inclusive na madrugada, várias ligações, são mais de 30 ligações que nós já juntamos aos autos aqui para provar ao senhor que ela tinha uma relação pessoal com essa pessoa muito estreita.

Sr. Mário de Ururahy Macedo Neto

No dia 24/09/2007, o Sr. Mário de Ururahy foi inquirido acerca de algumas das irregularidades apontadas, tendo sido consignado:

Quanto ao relacionamento existente com a empresa Aeromídia

QUE indagado se conhece Carlos Alberto Carvalho e Silvia Pfeiffer, afirma que conhece os dois; QUE Carlos Alberto, na época, trabalhava na Prefeitura, sendo que Silvia Pfeiffer interagia mais com a INFRAERO em nome da Aeromídia; QUE indagada se conheceu Dircelei, da Aeromídia, afirma que manteve poucos contatos com a mesma; QUE indagado se à época em que era Superintendente em Curitiba, a Aeromídia firmou contratos com a INFRAERO, afirma que não celebrou nenhum contrato de publicidade com a Aeromídia, pois esta já tinha um contrato para explorar publicidade no aeroporto; QUE havia cerca de cinco agências atuando no aeroporto, entre elas, a Aeromídia; QUE lembra-se de alguns clientes, tais como HSBC, Boticário, Souza Cruz, Coca-Cola; QUE foi superintendente do Aeroporto de Bacacheri juntamente com o Afonso Pena; QUE o Aeroporto do Bacacheri nem tinha publicidade, pois era muito pequeno;

Quanto aos depósitos feitos na conta de Hildebrandina Olímpia Silva Macedo

QUE é casado com Hildebrandina Olímpia Silva Macedo, que foi durante muitos anos funcionária da INFRAERO, tendo-se desligado aproximadamente em 1991, e desde então vem atuando como vendedora autônoma de jóias; QUE indagado se é obtida uma renda significativa com venda de jóias, afirma que sua esposa desligou-se da INFRAERO porque a atividade de vendedora era mais lucrativa; QUE sua esposa chegou a negociar bastante jóia com Silvia Pfeiffer, inclusive depois de ter-se mudado de Curitiba, ou seja, de 2002 a 2004, em valores de R$ 102.000,00 a R$

104.000,00 (cento e dois a cento e quatro mil reais); QUE está reunindo todos os documentos que provam os negócios feitos com Silvia Pfeiffer, além de testemunhas, para apresentar em sindicância na CGU; QUE as vendas eram anotadas em uma agenda, sem maiores formalidades; QUE as jóias eram vendidas por alguns fornecedores, cerca de quatro, todos pessoas físicas, residentes em outras unidades da federação; QUE indagado qual o prejuízo dado por Silvia Pfeiffer, estima em cerca de R$40.000,00; QUE não tinha conhecimento dos antecedentes comerciais negativos de Silvia Pfeiffer; QUE sua convivência com Silvia Pfeiffer foi somente como superintendente da INFRAERO, e aquela como empresária da Aeromídia; QUE o relacionamento comercial de sua esposa com Silvia era outro; QUE sua esposa conheceu Silvia Pfeiffer em sua posse como superintendente, ocasião em que Silvia, como representante de uma empresa concessionária, apresentou-se a sua esposa e ficou sabendo que esta vendia jóias, quando começou então a compra-las; QUE Silvia Pfeiffer pagava em dinheiro; QUE não sabe se sua esposa fazia as quantias transitar por sua conta ou se pagava diretamente aos fornecedores de jóias, pois são negócios privados de sua esposa; QUE indagado se poderia explicar a origem de alguns depósitos feitos nas contas de sua esposa no Banco Real, um de R$4.000,00 em 20.08.2004, outro de R$4.000,00 em 28.09.2004, outro de R$20.000,00 em 29.06.2004, um de R$3.000,00 em 21.01.2004, e por fim um de R$10.000,00 que foi apenas apontado por Silvia Pfeiffer, sem precisar a data, afirma que acredita que foram depósitos feitos por Silvia Pfeiffer para pagar parcelas de vendas de jóias feitas por sua esposa; QUE afirma que estima em cerca de 100 mil as vendas feitas para Silvia, tendo sua esposa recebido cerca de 60 mil, ficando uma dívida em torno de 40 mil, no período de 2002 a 2004; QUE indagado se sua esposa teria recebido, portanto, 20 mil em dois anos e, somente em dois meses de 2004, quarenta mil reais, responde que não sabe precisar a periodicidade das vendas e nem dos pagamentos feitos;QUE indagado se tem conhecimento se em 2004, quando os depósitos foram feitos, Silvia Pfeiffer tinha outras atividades comerciais

além da Aeromídia, afirma, novamente, que seu relacionamento com Silvia limitou-se ao período em que era superintendente da INFRAERO em Curitiba e somente em assuntos afetos a sua área de atuação, nada podendo afirmar sobre as atividades privadas de Silvia;

Quanto ao pagamento das mensalidades escolares de Ana Carolina

QUE sua filha Ana Carolina estudou na Faculdade Tuiuti de 2002 a 2004; QUE indagado como eram pagas as mensalidades e quem as pagava, afirma que sempre foi sua esposa Hildebrandina quem pagava as mensalidades; QUE em certa ocasião, estava em sua sala na INFRAERO solicitando vaga para faculdade de veterinária para sua filha em Curitiba, quando Silvia Pfeiffer chegou e disse que poderia ajudar, e indicou a Tuiuti, e afirmou que era amiga da diretora e que conseguiria uma vaga, que ao final de fato conseguiu; QUE indagado se possui os comprovantes de pagamento de mensalidade de sua esposa, e se sabe o número da matrícula de sua filha na faculdade, afirma que não possui os comprovantes e nem o nº da matrícula; QUE sua esposa negociou com Silvia Pfeiffer que, como parte do pagamento das jóias vendidas, Silvia pagaria parte das mensalidades da faculdade de Ana Carolina na Faculdade Tuiuti; QUE indagado se sabia que o sacado nos boletos de pagamento era a Aeromídia, afirma que não sabia; QUE afirma que possui um fax enviado por Silvia Pfeiffer para a Faculdade Tuiuti, no qual Silvia afirma que pagaria as mensalidades da filha dela, Silvia, bem como de Ana Carolina, mas pede à Faculdade Tuiuti que não revele tal fato nem a Ana Carolina, filha do depoente, nem ao depoente;

Os episódios aqui analisados permitem concluir que havia forte relacionamento de amizade entre a Sra. Hildebrandina Olímpia Silva Macedo, esposa do Sr. Mário de Ururahy Macedo Neto, e a Sra. Silvia Terezinha Pfeiffer. Quanto às transações financeiras, permanecem dúvidas acerca da licitude dessas operações.

Do Resultado Final da Sindicância CGU – Processo nº 00190.010010/2007-48

A Controladoria - Geral da União remeteu a esta Comissão Parlamentar de Inquérito o relatório final do Processo nº 00190.010010/2007-48, bem como a decisão do Exmo. Sr. Ministro de Estado do Controle e da Transparência, Jorge Hage Sobrinho.

O processo foi instaurado para investigar eventuais irregularidades na contratação entre INFRAERO e FS3, bem como na suspensão do contrato, e também para apurar as denúncias feitas contra empregados da INFRAERO de favorecimento pessoal e recebimento de propina.

Incluiu-se ainda como objeto de investigação a contratação de adesivagem, com intuito de beneficiar a empresa Aeromídia Publicidade Ltda, em relação aos portões de 1 a 7 do Aeroporto de Brasília, fazendo contratação direta, quando havia mais interessados, e por valor abaixo do preço de mercado.

Nos termos do Relatório final da CGU, o Sr. Mário de Ururahy Macedo Neto, Superintendente do Aeroporto de Curitiba, recebeu, por meio de sua esposa, Hidelbrandina de Macedo, vantagem patrimonial da concessionária de mídia aeroportuária Aeromídia, consistente no pagamento de mensalidade escolar de sua filha.

Baseado nas conclusões da Comissão de Sindicância iniciada através da Portaria da CGU nº 447, de 16 de abril de 2007, publicada no DOU de 18.04.2007, e nas recomendações da Assessoria Jurídica da Controladoria-

Geral da União, contidas no Parecer nº 301/2007 ASJUR/CGU/PR, DECIDIU:

Pela aplicação de pena de demissão por justa causa , por estarem incursos no art. 482, 'a', da Consolidação das Leis do Trabalho (que aplica tal penalidade a ato de improbidade praticado pelo empregado), c.c. art. 39, 'c', da Norma Interna 4.01/B da INFRAERO, aos seguintes empregados:

a) (...);

f) MÁRIO DE URURAHY. (...)

Dos sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito

Preliminarmente, cabe registrar que a análise do sigilo fiscal foi feita de forma conjunta, vez que o Sr. Mário de Ururahy Macedo Neto e a Sra. Hildebrandina Olímpia Silva Macedo apresentaram declaração de imposto de renda em conjunto nos anos de 2002 e 2003. Nos anos de 2004 e 2005, a Sra. Hildebrandina Olímpia Silva Macedo passou a dependente do Sr. Mário de Ururahy Macedo Neto.

Inicialmente, constatou-se variação patrimonial a descoberto nos anos de 2002 e 2005, vez que os rendimento líquidos auferidos não foram suficientes para justificar a evolução patrimonial. Nesse caso, há indícios de omissão de rendas auferidas e não declaradas.

Registre-se, ademais, que a relação entre a movimentação financeira e os rendimentos declarados, no período compreendido entre os anos-calendário de 2002 e 2005, variou de 1,89 a 3,68. A movimentação financeira, nesse período, suplantou os rendimentos declarados em mais de R$ 1 milhão.

Diagramas constantes de volume anexo a este Relatório trazem o relacionamento telefônico e bancário do Sr. Mário de Ururahy e da Sra. Hildebrandina Macedo. Referidos diagramas explicitam a quantidade de ligações e o tempo em minutos consumido nessas chamadas. Ademais, mostram o número de transações financeiras e o montante em reais movimentado nas respectivas operações (Diagramas 04 e 20).

Percebe-se, pelo Diagrama 04, que tanto o Sr. Mário de Ururahy quanto a Sra. Hildebrandina Macedo mantinham relação com o Sr. Carlos Alberto Carvalho.

Chamou a atenção o fato de que ambos também mantinham contatos com a empresa Orbe Engenharia Ltda. Tal aspecto merece ser investigado mais detidamente, vez que a referida empresa também manteve vínculos com outros investigados por esta Comissão de Inquérito.

Ao término dos trabalhos, nova carga de dados foi disponibilizada a esta Comissão de Inquérito, revelando os seguintes vínculos:

Quanto ao Sr. Mário de Ururahy:

- Empresa Aeromídia: 31 ligações (92 minutos);
- Carlos Alberto Carvalho: 07 ligações (03 minutos);
- Ellen Pfeiffer: 08 ligações (33 minutos);
- Hildebrandina Macedo: 6.272 ligações (5.835 minutos);
- Orbe Engenharia Ltda: 09 ligações (43 minutos);

Quanto à Hildebrandina Macedo:

- Amer Eduardo Soneh: 04 ligações (04 minutos);

- Arlindo Lima Filho: 01 ligação (08 minutos);
- Aeromídia: 33 ligações (84 minutos);
- Carlos Alberto Carvalho: 73 ligações (234 minutos);
- Ellen Pfeiffer: 12 ligações (15 minutos);
- Mário de Ururahy: 6.272 ligações (5.835 minutos);
- Orbe Engenharia Ltda: 02 ligações (04 minutos);
- SÁ Publicidade: 38 ligações (73 minutos);

Outras ligações existem na base de dados da CPI que merecem ser mais detidamente analisadas. Desse modo, imprescindível o envio dos autos à Polícia Federal, acompanhados dos respectivos sigilos.

O sigilo bancário da empresa Aeromídia confirmou o desconto de dois cheques: R$ 753,66 e R$ 1.691,10, de 13/11/2002 e 24/01/2003, respectivamente. Tais valores foram registrados no controle de movimentação financeira da conta bancária correspondente como *"Dr. Carlos (matrícula TUIUTI)"* e *"Pagamento – TUIUTI (02 mensalidades)"*.

Registre-se que o valor de R$ 1.691,10 correspondia à soma de dois boletos bancários juntados aos autos pela Sra. Silvia (R$ 738,89 e R$ 952,21), cujos cedentes são a faculdade Tuiuti e os sacados, a empresa Aeromídia.

Portanto, até o momento, foi possível constatar que houve saída financeira da empresa Aeromídia em favor da faculdade Tuiuti para pagamentos de mensalidades escolares. Resta, ainda, descobrir quem foi o verdadeiro beneficiário do pagamento, em que pese o Sr. Mário de Ururahy M

Neto ter confirmado em seu depoimento a existência de "ajuste" entre a Sra. Silvia T Pfeiffer e a Sra. Hildebrandina Macedo, quanto aos pagamentos de mensalidades escolares.

Registre-se a existência de débitos suspeitos à conta da empresa Aeromídia que guardam certo padrão em termos de periodicidade e valor, a saber: R$ 1.691,10 descontados em 24/01/2003; R$ 1.595,43 descontados em 21/02/2003; R$ 1.669,77 descontados em 21/03/2003; e R$ 1.759,66 descontados em 28/04/2003.

Ademais, constataram-se vários cheques emitidos pela Sra. Hildebrandina Macedo (conta nº 20613, ag. 0366, Bco 356) que, pelas características de valor e periodicidade, podem indicar o pagamento de mensalidades escolares desde o ano de 2000, conforme, inclusive, asseverado pelo Sr. Mário de Ururahy em seu depoimento, a saber:

Data	Valor	Transação	Nº Cheque
5/1/2000	R$ 957,00	CH. COMP. NAC.	000000000005272
5/1/2000	R$ 640,00	CH. COMP. NAC.	000000000005504
25/1/2000	R$ 681,00	CH. COMP. NAC.	000000000005571
7/2/2000	R$ 957,00	CH. COMP. NAC.	000000000005273
7/2/2000	R$ 640,00	CH. COMP. NAC.	000000000005505
25/2/2000	R$ 681,00	CH. COMP. NAC.	000000000005572
8/3/2000	R$ 955,00	CH. COMP. NAC.	000000000005274
8/3/2000	R$ 640,00	CH. COMP. NAC.	000000000005506
27/3/2000	R$ 681,00	CH. COMP. NAC.	000000000005573
25/4/2000	R$ 682,00	CH. COMP. NAC.	000000000005574
25/5/2000	R$ 639,71	CH. COMP. NAC.	000000000005712
25/7/2000	R$ 764,27	CH. COMP. NAC.	000000000005734
7/8/2000	R$ 888,00	CH. COMP. NAC.	000000000005783
8/8/2000	R$ 671,00	CH. COMP. NAC.	000000000005743
29/8/2000	R$ 764,26	CH. COMPENSADO	000000000005717
5/9/2000	R$ 888,00	CH. COMP. NAC.	000000000005784
27/9/2000	R$ 639,71	CH. COMP. NAC.	000000000005830
29/9/2000	R$ 764,27	CH. COMP. NAC.	000000000005808
4/10/2000	R$ 996,00	CH. COMP. NAC.	000000000005809
10/10/2000	R$ 888,00	CH. COMP. NAC.	000000000005785
13/10/2000	R$ 622,00	CH. COMPENSADO	000000000005826
25/10/2000	R$ 835,00	CH. COMPENSADO	000000000005727
30/10/2000	R$ 764,27	CH. COMPENSADO	000000000005851

6/11/2000	R$ 914,00	CH. COMP. NAC.	000000000005849
8/11/2000	R$ 888,00	CH. COMP. NAC.	000000000005786
22/11/2000	R$ 711,00	CH. COMP. NAC.	000000000005877
27/11/2000	R$ 835,00	CH. COMP. NAC.	000000000005728
27/11/2000	R$ 639,71	CH. COMP. NAC.	000000000005880
29/11/2000	R$ 789,32	CH. COMP. NAC.	000000000005882
5/12/2000	R$ 888,00	CH. COMP. NAC.	000000000005787
20/12/2000	R$ 836,00	CH. COMP. NAC.	000000000005867
22/12/2000	R$ 676,08	CH COMPENSADO	000000000005982
27/12/2000	R$ 835,00	CH. COMP. NAC.	000000000005729
27/12/2000	R$ 876,58	CH. COMP. NAC.	000000000005955
22/1/2001	R$ 836,00	CH. COMP. NAC.	000000000005868
25/1/2001	R$ 617,62	CH. COMP. NAC.	000000000005978
12/2/2001	R$ 745,00	CH. COMP. NAC.	000000000005911
20/2/2001	R$ 835,00	CH. COMP. NAC.	000000000005869
12/3/2001	R$ 745,00	CH. COMP. NAC.	000000000005912
20/3/2001	R$ 836,00	CH. COMP. NAC.	000000000005870
10/4/2001	R$ 745,00	CH. COMP. NAC.	000000000005913
27/4/2001	R$ 656,72	CH. COMP. NAC.	000000000006036
30/4/2001	R$ 789,31	CH. COMPENSADO	000000000005984
10/5/2001	R$ 745,00	CH. COMP. NAC.	000000000005914
28/5/2001	R$ 846,00	CH. COMP. NAC.	000000000006015
28/5/2001	R$ 658,83	CH. COMP. NAC.	000000000006016
5/6/2001	R$ 789,31	CH. COMP. NAC.	000000000006014
5/6/2001	R$ 611,00	CH. COMP. NAC.	000000000006025
11/6/2001	R$ 745,00	CH. COMP. NAC.	000000000005915

Quanto aos depósitos realizados na conta da Sra. Hildebrandina, no total de R$ 41 mil, os sigilos transferidos à CPI ainda não permitiram a identificação da origem desses recursos.

Todavia, os sigilos revelaram que a Sra. Hildebrandina efetuava, esporadicamente, transferências ou depósitos expressivos na conta de Mário de Ururahy: cerca de R$ 5 mil em dez/2002; cerca de R$ 8 mil em jan/2003; cerca de R$ 10 mil em nov/2003; cerca de R$ 13 mil em fev/2004. De modo semelhante, efetuava saques expressivos em dinheiro na sua conta: R$ 2,3 mil em out/2004; R$ 8 mil em jan/2005; e R$ 2,5 mil em fev/2005.

Referida movimentação financeira mostra-se ainda mais significativa quando verificamos que, apesar de a Sra. Hildebrandina Olímpia Silva Macedo não apresentar renda declarada no período compreendido entre

2002 e 2006, sua movimentação financeira com base na CPMF, nesse mesmo período, supera R$ 900 mil.

O Diagrama 20 explicita o relacionamento bancário do Sr. Mário de Ururahy e da Sra. Hildebrandina Macedo. Percebem-se algumas transações que merecem ser mais acuradamente investigadas, a saber:

- Depósito de R$ 6 mil em favor de Mário de Ururahy, efetuado em 03/12/2001;
- Depósito de R$ 6,1 mil em favor de Mário de Ururahy, efetuado pela Importadora Auto Peças (2000);
- Depósito de R$ 24,3 mil em favor de Mário de Ururahy, efetuado por Janea Burgos R Oliveira (2002);
- Depósito de R$ 4,5 mil em favor de Mário de Ururahy, efetuado por Joseni S Camargo (2004);
- Depósito de R$ 4 mil em favor de Mário de Ururahy, efetuado por Magdala M Kearney (2004);
- Depósito de R$ 17 mil em favor de Mário de Ururahy, efetuado por RR Comércio Consultoria de Projetos Prest Serv Tec (2000);
- Depósito de R$ 9 mil em favor de Mário de Ururahy, efetuado por Rui A Filho (2004);

Registre-se que, apesar de inexpressivos os valores, o sigilo bancário revelou transações financeiras entre a Sra Hildebrandina Macedo e os Srs. Antônio Barcellos e Arlindo Lima Filho.

Vale destacar, por fim, que o Diagrama 02, anexo a este Relatório, apresenta teia de vínculos dos atores envolvidos com a empresa Aeromídia Publicidade Ltda.

NECESSIDADES IDENTIFICADAS

Faz-se necessário o compartilhamento dos sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito com o Departamento de Polícia Federal e com o Ministério Público Federal para que sejam utilizados nos procedimentos investigativos já instaurados por esses órgãos.

Ademais, é importante rastrear os pagamentos de mensalidades da faculdade Tuiuti, efetuados pela Aeromídia, além de perquirir acerca da origem dos R$ 41 mil depositados na conta de Hildebrandina Olímpia da Silva Macedo.

Por fim, imprescindível aprofundar a investigação quanto à licitude das transações financeiras (depósitos) ora explicitados.

MICHEL FARAH

IRREGULARIDADES INVESTIGADAS

Na condição de sócio da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, forneceu à INFRAERO *software* para gestão centralizada de mídia aeroportuária, por intermédio de contrato com fortes suspeitas de superfaturamento e descumprimento de normas legais aplicáveis à contratação por empresas públicas, tendo agido supostamente em conluio com a Administração da INFRAERO.

INDÍCIOS COLHIDOS NOS AUTOS DA CPI

A INFRAERO, por intermédio da Diretoria Comercial, contratou, com inexigibilidade de licitação, a empresa FS3 Comunicações e Sistemas Ltda, pelo valor de R$ 26.840.520,82, para fornecer e implantar *software* para gerenciamento centralizado das vendas de espaços publicitários nos aeroportos brasileiros, vendas essas que geravam receita aproximada de R$ 30 milhões de reais por ano à INFRAERO.

A empresa FS3 Comunicações e Sistemas Ltda foi constituída em 15/08/2003, tendo como sócios o Sr. Ettore Ferdinando Casoria, o Sr. Michel Farah e a empresa Petrobank Assessorias e Desenvolvimento de Negócios Ltda.

A empresa Petrobank Assessorias e Desenvolvimento de Negócios Ltda foi, até 2002, sócia diretora da Cia Energética de Petrolina, sediada na cidade de Petrolina/PE.

Posteriormente, a empresa Petrobank Assessorias e Desenvolvimento de Negócios Ltda foi excluída da sociedade.

Ressalte-se que o Sr. Fernando Brendaglia de Almeida, responsável pela contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, reside e atua profissionalmente desde o final dos anos 90 na cidade de Petrolina, tendo forte atuação no setor do agronegócio de frutas.

O ex-Presidente da INFRAERO, Sr. Carlos Wilson, tem domicílio em Pernambuco, Estado pelo qual exerceu cargos políticos.

Registre-se que o único cliente conhecido da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda foi a INFRAERO.

Perícia realizada pela Superintendência de Auditoria Interna da INFRAERO constatou uma série de irregularidades ocorridas na contratação e posterior suspensão do uso do *software* advantage V2.

A Controladoria Geral da União instaurou sindicância para apurar supostas irregularidades ocorridas na contratação e posterior suspensão do uso do *software* Advantage V2 - contrato nº TC0182SF/2003/0001 firmado entre a INFRAERO e a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda.

Para instaurar a sindicância, a Controladoria Geral da União baseou-se em documento encaminhado pelo Ministério da Defesa, denominado Ata nº 12/2006 da reunião extraordinária do Conselho de Administração da INFRAERO, realizada em 01/08/2006, e em relatório de auditoria especial realizada pela Secretaria Federal de Controle em conjunto com a CISET/MD.

As principais irregularidades à época apontadas foram:

a) a contratação por inexigibilidade, quando existiam no mercado *softwares* similares;

b) o sobrepreço no item hospedagem de equipamento, pelo qual foram pagos R$ 2.090.000,00 (dois milhões e noventa mil reais), ou seja, R$ 95.000,00 (noventa e cinco mil reais) mensais, enquanto a equipe de auditoria, mediante pesquisas realizadas no mercado para equipamentos similares ao *software* em questão, verificou o preço médio de R$10.000,00 (dez mil reais) mensais;

c) a contratação realizada sem projeto básico, sem estudo de viabilidade econômica e sem pareceres das áreas técnicas, em especial o parecer da Superintendência de Tecnologia da Informação, contrariando norma interna da INFRAERO;

d) a posterior suspensão, que buscou, aparentemente, beneficiar grupo específico de empresa do ramo da Mídia Aeroportuária, precisamente aquelas vinculadas à Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária ABMA, cujas associadas são responsáveis pela comercialização de cerca de 80% desse segmento;

e) a inobservância de repasse à INFRAERO de valores supostamente devidos, conforme estudo elaborado pela empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, atual Mídia I, ao efetuar cotações de preços com as empresas do setor para obter o valor real pago pelos anunciantes (tal estudo teve por objeto a verificação da defasagem dos valores repassados à INFRAERO,

tomando como exemplo dados obtidos no aeroporto Afonso Pena, em Curitiba);

f) a estimada perda de receita pela INFRAERO em torno de R$ 100 milhões, em confronto com informações de que anualmente a INFRAERO arrecada, com a mídia aeroportuária, pouco acima dos R$30 milhões anuais.

Comentários adicionais constantes da sindicância da Controladoria Geral da União, exarados na nota técnica nº 749/GSGAB/SFC/CGU/PR, assinado pelo Sr. Amarildo José Leite, coordenador da equipe da auditoria, davam conta de que o Sr. Michel Farah foi apresentado ao Sr. Fernando Brendaglia de Almeida por intermédio do Sr. Aristeu Chaves Filho, conforme informado na sede da INFRAERO aos auditores da Controladoria Geral da União.

Registre-se, resumidamente, o que o Sr. Michel Farah afirmou à Controladoria Geral da União, em depoimento na sindicância, a saber:

1.1. a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda foi constituída em 2003 e, inicialmente, manteve contato com a INFRAERO, por intermédio do Sr. Fernando Brendaglia e, após, com a Sra. Márcia Chaves e a Sra. Mariângela Russo;
1.2. que não houve garantia de contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda durante o processo de apresentação do Advantage V2 à INFRAERO;
1.3. que o sistema Advantage V2 ficava hospedado em Londres;
1.4. demonstrou não deter muitas informações sobre o *software* e o relacionamento com a INFRAERO.

O Sr. Michel Farah foi ouvido pela CPI em 15/08/2007. Em seu depoimento, afirmou claramente que a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, desde sua constituição, somente teve um cliente: a INFRAERO, como segue:

> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual a finalidade que foi constituída a empresa?*
>
> *SR. MICHEL FARAH: Mídia aeroportuária, metroviária, qualquer tipo de mídia.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas, o cliente exclusivo que V.Sª teve em relação ao software Advantage V2 foi a INFRAERO, não?*
>
> *SR. MICHEL FARAH: Não. A INFRAERO não era exclusiva. Ela foi a primeira.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual foi a outra?*
>
> *SR. MICHEL FARAH: Não, não teve outra porque logo em seguida começou a ter notícias ruim sobre o sistema e foi parado e eu acabei saindo da empresa no final de 2006.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas a única empresa que foi... Que utilizou esse software foi a INFRAERO?*
>
> *SR. MICHEL FARAH: Sim. Mas não foi aberto para ela ser a exclusiva.*

Negou ter sido apresentado ao Sr. Fernando Brendaglia pelo empresário Aristeu Chaves Filho, o que contrariou afirmação da Controladoria Geral da União, registrada em Relatório de Auditoria; afirmação essa que foi, posteriormente, ratificada em nota de esclarecimento encaminhada à CPI:

> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Segundo a nota técnica da Controladoria-Geral da União, V.Sª foi apresentado ao Sr. Fernando Brendaglia por intermédio do Sr. Aristeu Chaves Filho.*

SR. MICHEL FARAH: Não conheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O senhor não confirma essa informação?

SR. MICHEL FARAH: Não confirmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ou seja, o senhor não foi apresentado pelo Sr. Aristeu Chaves Filho?

SR. MICHEL FARAH: De jeito nenhum.

O Sr. Michel Farah confessou saber que um dos sócios da empresa Petrobank Assessorias e Desenvolvimento de Negócios Ltda, empresa essa que detinha 37,5% do capital social da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, era de Petrolina:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª nunca negociou, teve contato, conhecimento... V.Sª já foi a Petrolina?

SR. MICHEL FARAH: Nunca. Mas um dos sócios da PETROBANK é de Petrolina.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quem?

SR. MICHEL FARAH: O Paulo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O Paulo tinha amizade com esse senhor?

SR. MICHEL FARAH: Desconheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual o nome do Paulo completo.

SR. MICHEL FARAH: Não sei o nome completo. Paulo Coelho.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Paulo Coelho? Vou buscar aqui o nome completo. Um dos sócios da PETROBANK, Paulo Coelho, era de Petrolina.

SR. MICHEL FARAH: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª naturalmente não tem conhecimento que essa empresa VALEXPORT tem contrato de fornecimento de frutas para a INFRAERO?

SR. MICHEL FARAH: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Consta nos registros da Junta Comercial do Estado de São Paulo, que um dos sócios fundadores da FS3 foi a empresa PETROBANK ASSESSORIAS E DESENVOLVIMENTO DE NEGÓCIOS LTDA com participação societária equivalente a de V.Sª, e superior a do Sr. Ettore. A PETROBANK tem como sócio administrador Carlos Henrique Leal de Morais. Ambos. PETROBANK e Carlos Henrique Leal de Morais por sua vez foram acionistas até pouco tempo atrás da empresa Companhia Energética de Petrolina, sediada em Petrolina, Pernambuco. Quem foi que indicou a V.Sª a empresa PETROBANK para se associar à FS3?

SR. MICHEL FARAH: A PETROBANK são de dois conhecidos meus. O Dotta e o Paulo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual o ramo da atividade da PETROBANK?

SR. MICHEL FARAH: Investimentos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E qual o interesse no ramo de mídia aeroportuária? Foi V.Sª que procurou e disse que pode ser um bom investimento?

SR. MICHEL FARAH: Sim. Mas não mídia aeroportuária. Como Mídia indoor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E o seu relacionamento com Carlos Henrique Leal de Morais? Controlador da PETROBANK?

SR. MICHEL FARAH: Tive com ele uma vez só. Meus amigos são o Dotta e o Paulo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª então não tinha nenhum contato e nenhum interesse comercial na cidade de Petrolina?

SR. MICHEL FARAH: Nenhum(...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O Sr. Aristeu é proprietário de uma indústria de... Perdão, de uma empresa chamada VALEXPORT que tem contrato de fornecimento de frutas com a INFRAERO. O Sr. Aristeu, o Sr. Fernando Brendaglia tinham interesses em Petrolina. O Sr. Aristeu nas informações que nós temos figura como tendo apresentado V.Sª a Fernando Brendaglia. V.Sª nega.

SR. MICHEL FARAH: Desconheço.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E o senhor do mesmo modo constituiu uma empresa que tinha sócios. A PETROBANK e o Carlos Henrique Leal de Morais com interesse em Petrolina.

SR. MICHEL FARAH: Desconheço. Um dos sócios deles é de Petrolina.(...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Carlos Wilson, Presidente da INFRAERO injetou 38 milhões no aeroporto de Petrolina. A INFRAERO contratou a FS3 com inexigibilidade... A um preço que o Tribunal de Contas da União, a Controladoria-Geral da União, o próprio Ministério Público que nós ouvimos entendem que o preço foi astronômico. V.Sª acredita que isso tudo foi simples coincidência?

SR. MICHEL FARAH: Sim.

Esta Comissão Parlamentar de Inquérito compartilha da tese de que o Sr. Fernando Brendaglia de Almeida pode ter sido indicado para a Diretoria Comercial da INFRAERO pelo Sr. Aristeu Chaves Filho, com quem mantinha relacionamentos profissionais há muitos anos, para viabilizar o atendimento de interesses do setor fruticultor.

Como se sabe, o Sr. Aristeu Chaves Filho é muito amigo do ex-Presidente da INFRAERO, Sr. Carlos Wilson.

A referida indicação, por óbvio, não observou a experiência profissional do indicado, vez que o Sr. Fernando Brendaglia é engenheiro agrônomo, com experiência no ramo de agronegócio de frutas, e, por conseqüência, nenhuma experiência no ramo aeroportuário e na gestão de grandes empresas.

Uma vez o Sr. Brendaglia instalado na INFRAERO, o empresário Aristeu Chaves Filho, que, de alguma forma, tinha contatos, diretos ou indiretos, com o Sr. Michel Farah, serviu de intermediário entre este e o Sr. Fernando Brendaglia de Almeida – conforme inclusive registrado pela Controladoria Geral da União –, com vistas a implementar a contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda.

O fato de a empresa Petrobank Assessorias e Desenvolvimento de Negócios Ltda, sócia que viabilizou a constituição da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, possuir igualmente interesses em Petrolina (segundo afirmou o próprio Sr. Michel Farah, aquela empresa tem um sócio de Petrolina), reforça a tese de que o negócio foi gestado nessa cidade – base do Sr. Fernando Brendaglia e do empresário Aristeu Chaves Filho.

Em relação à formação dos preços do contrato da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, o Sr. Michel Farah confessou que sequer sabia o que deveria ser implementado na INFRAERO, e que somente após o fechamento do contrato, em 23/12/2003, começou a tomar conhecimento da dimensão dos dados que o sistema deveria operar. Ou seja, a contratação não foi precedida de um estudo, de um projeto básico, de um levantamento das reais necessidades da INFRAERO.

O Sr. Michel Farah afirmou também que, no início de janeiro de 2004, começaram os trabalhos.

Não obstante os trabalhos terem apenas se iniciado em janeiro de 2004, no dia 30/12/2003 a INFRAERO já havia aprovado um pagamento de mais de R$ 5.000.000,00 para a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, valor esse depositado logo no início de janeiro, conforme depoimento do Sr. Michel Farah, como segue:

> *SR. MICHEL FARAH: Não. O software ele é pronto. O que acontece é que a gente quando conhece o cliente a gente presta uma solução. Não foi vendido um software para INFRAERO. Foi vendido uma solução para vender mais fácil as mídias.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Esses dados que acabaram alimentando foram obtidos como?*
>
> *SR. MICHEL FARAH: Depois do fechamento do contrato.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Depois do fechamento do contrato?*
>
> *SR. MICHEL FARAH: Sim.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O fechamento do contrato se deu quando?*
>
> *SR. MICHEL FARAH: Em dezembro.*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Que dia?*
>
> *SR. MICHEL FARAH: Dia 20... Por aí. 22...*
>
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Que dia V.Sª começou a implantar?*
>
> *SR. MICHEL FARAH: Já logo no dia 5 de janeiro.*

SR. MICHEL FARAH: E nesse tempo foi o suficiente para que V.Sª obtivesse os dados e inserisse dentro do software para começar já a implantação? A INFRAERO então não precisou nem analisar tecnicamente a qualidade dessas informações?

SR. MICHEL FARAH: Não. Eles analisaram antes. A gente teve aí seis meses da INFRAERO analisando o software. As informações da INFRAERO elas não podiam passar enquanto não assinasse o contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Em relação a midia?

SR. MICHEL FARAH: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Em relação a quem... Isso tem até uma associação para... Que diz como é que é feito o contrato, onde é que existe esse contrato, qual é o preço... Isso não precisa nem ser V.Sª.

SR. MICHEL FARAH: A INFRAERO não tem esses dados. É muito complexo para pegar isso na hora.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A INFRAERO não tem esses dados?

SR. MICHEL FARAH: Ela tem. Mas é muito complexo para se pegar ali na... assim. É muito complicado. Por isso o sistema veio de encontro com os interesses da INFRAERO. Porque ele ia compilar todos esses dados para poder pegar facilmente. É um sistema gerencial. É uma solução que é implantada em vários aeroportos no mundo, e que em todos os aeroportos do mundo teve sempre incremento de receita.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): É até difícil, não sei se o senhor concorda, estipular um preço se a gente não sabe o que é que tem que ser feito.

SR. MICHEL FARAH: Sim. Você tem uma noção e o preço também foi estipulado, também mediante a você não saber o que encontrar também.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O preço foi...

SR. MICHEL FARAH: São 65 aeroportos. Então a gente calculou mais ou menos um risco do negócio, de você ter que ir até todos os aeroportos, que a gente foi visitar todos os aeroportos. Obter as informações, tirar foto...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Isso depois da celebração do contrato?

SR. MICHEL FARAH: Depois da celebração do contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Nos 65 aeroportos.

SR. MICHEL FARAH: Nos 65 aeroportos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ou seja, entre 20 de dezembro e 5 de janeiro o senhor cumpriu toda essa missão--

SR. MICHEL FARAH: Não, lógico que não, Senador. O sistema quando fecha o contrato, começa o processo. Você existe--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O contrato não foi fechado no dia 20 de dezembro?

SR. MICHEL FARAH: Sim. E no dia primeiro de janeiro começou os trabalhos. Dia 2 e 3 de janeiro começou os trabalhos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O trabalho de conhecimento então começou a partir do momento que o contrato estava fechado.

SR. MICHEL FARAH: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Antes não.

SR. MICHEL FARAH: Antes não.

Há claros sinais de que todos os envolvidos na malfadada contratação agiam com um só desígnio, de forma associada, estando presentes

os elementos que caracterizam o crime de formação de quadrilha ou bando. Vejamos o que diz o relatório de auditoria da INFRAERO:

> *45) A dinârnica dos fatos quailfica de ilicitos os atos praticados para viabillzar a contratação direta sem licitação.É manifesto o conluio entre diretores da FS3 (Ettore Ferdinando Casoria e Michel Farah) e elementos da INFRAERO. Dentre os quais, como mentor, o Dr. Fernando Brendaglla de Almeida(...).*

O Sr. Michel Farah foi novamente citado:

> *Ettore Ferdinando Casoria (CPF N° 082.325.008-32) e Michel Farah (CPF N° 125.772.738-94). A toda evidencia, eram os atores desse negócio referidos por Fernando Brendaglia de Aimeida. Tanto que: a) 44 dias depois da encomenda do malsinado relatório/diligência, registraram a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda; b) passados apenas mais 3 dias, firmaram o contrato preliminar com a Media Plus U K Ltd, onde consta, inclusive, o programa de implantação do Advantage V2 e o número de aeroportos em que seriam instalados ;c) transcorridos apenas mais 37 dias, apresentou proposta para fornecimento de licenças de uso do software e prestação de serviços para implantação e manutenção dos mesmos.*

Percebe-se que o Sr. Michel Farah teve intensa participação no negócio jurídico que causou prejuízos à INFRAERO, na condição de sócio da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda e de principal negociador do contrato altamente lesivo à administração pública.

O resultado da perícia realizada pela INFRAERO, bem como a sindicância instaurada pela CGU, foi a instauração de dois procedimentos investigatórios, nos quais o Sr. Michel Farah é investigado:

a) O Ministério Público Federal no Distrito Federal instaurou o procedimento cível preparatório de ação civil pública para investigar a contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda pela INFRAERO, sob o nº 1.34.001.006462-2004-29, que ainda não foi concluído.

b) O Departamento de Polícia Federal instaurou o inquérito policial nº 04.462/2007-SR/DPF/DF, em 25/04/2007, para apurar a responsabilidade penal dos envolvidos, que se encontra em andamento.

Dos sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito

O Sr. Michel Farah declarou, nos anos de 2003, 2004 e 2005, mais de 4 milhões a título rendimentos isentos (lucros e dividendos). A participação do Sr. Michel Farah era de 75 % do Capital Social da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda no ano de 2003, passando a 37,5 % em 2004 e 2005 (em 2004, ingressou novo sócio, a empresa Bertaldi do Brasil Ltda, com 37,5 % do capital social). Em 2006, deixou de ter participação na referida empresa.

Ressalte-se, ademais, a expressiva variação patrimonial verificada no período: em 2003, era pouco superior a R$ 700 mil, ultrapassando R$ 3,4 milhões em 2005.

Por fim, apresentou significativa movimentação financeira média, com base na CPMF, de cerca de R$ 2,9 milhões entre os anos de 2004 e 2006, em que pese, no mesmo período, apresentar rendimentos tributáveis médios da

ordem de R$ 120 mil, por conta do vínculo com a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda.

Registre-se, ainda, que, conforme Ficha 56B da DIPJ, a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda apresentava 4 empregados ao final de 2004, passando a ter 3 empregados no final de 2005 e apenas 1 empregado no final de 2006. Nesse período, o capital social da empresa, que era de R$ 250 mil no final de 2003, passou a R$ 400 mil no ano de 2004 e assim se manteve até 2006.

Diagramas constantes de volume anexo a este Relatório trazem o relacionamento telefônico e bancário do Sr. Michel Farah. Referidos diagramas explicitam a quantidade de ligações e o tempo em minutos consumido nessas chamadas. Ademais, mostram o número de transações financeiras e o montante em reais movimentado nas respectivas operações (Diagramas 05, 07 e 08). O Diagrama 06 traz ainda o relacionamento bancário da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda.

O sigilo bancário revelou que a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, entre 20/01/2004 e 07/03/2006, transferiu mais de R$ 4 milhões ao Sr. Michel Farah.

Registre-se, ademais, a existência de transações em sua conta pessoal que devem ser rastreadas, a saber:

- R$ 100 mil em favor da empresa AD Service Veiculação de Publicidade Ltda – CNPJ 00.969.508/0001-00, de sua propriedade (Farah Service Ltda);

- 4 débitos que totalizaram R$ 158,6 mil em favor da empresa Agência F Publicidade Ltda – CNPJ 05.940.806/0001-83, de sua propriedade;
- 2 débitos que totalizaram R$ 88 mil em favor da empresa Auto Star Com Imp Ltda – CNPJ 68.976.091/0001-39;
- 10 débitos que totalizaram R$ 695,8 mil em favor da empresa MKRS Comunicação e Publicidade Ltda – CNPJ 07.446.259/0001-00, de sua propriedade;
- Débito de R$ 50 mil em favor da empresa Rural Trading S/A – CNPJ 05.724.220/0002-62;
- 4 débitos que totalizaram R$ 90,3 mil em favor da empresa SMR Comunicação e Publicidade Ltda – CNPJ 07.280.471/0001-40;
- Débito de R$ 27 mil em favor de Fernando Avancine (2006);
- 02 créditos que totalizam R$ 199,24 mil, feito por Luis R A Jordão Magalhães (2007);

Do mesmo modo, algumas transações efetivadas na conta da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda devem ser rastreadas, a saber:

- Débito de R$ 206,5 mil em favor da empresa Beraldin Arquitetura SC Ltda – CNPJ 05.313.772/0001-05;
- **Débito de R$ 922,5 mil em favor da empresa Petrobank Ass Desv Neg Ltda – CNPJ 01.998.570/0001-85 (13/01/2004) – 20 dias após a assinatura do contrato;**
- 02 débitos que totalizaram R$ 22 mil em favor da empresa Sterk Fact Fom Mercantil Ltda;

- Débito de R$ 10,14 mil em favor de Agro Com Ype Ltda (2007);
- Débito de R$ 50 mil em favor de Antonio Marcus Neto (2004);
- 02 débitos que totalizaram R$ 282,59 mil em favor da Farah Service Ltda (2004);
- 02 débitos que totalizaram R$ 66,8 mil em favor de Sergio Tadeu de Almeida;

Ressalte-se, ainda, que a empresa Bertald do Brasil Ltda, sócia da empresa FS3 Comunicação e Sistemas a partir de 2004, recebeu mais de R$ 2,6 milhões entre 03/2004 e 12/2005.

Registre-se, também, a ocorrência de diversas operações de câmbio em favor da empresa Media Plus International Ltd, entre 01/2004 e 11/2006, que totalizaram mais de R$ 1,7 milhão.

Quanto ao sigilo telefônico, até o fechamento deste Relatório, as informações disponibilizadas a esta Comissão não continham elementos necessários para o estabelecimento de vínculos conhecidos.

Por fim, o Diagrama 01 explicita teia de vínculos estabelecida pela contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda.

NECESSIDADES IDENTIFICADAS

É necessário o compartilhamento dos sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito com o Departamento de Polícia Federal e

com o Ministério Público Federal para que sejam utilizados nos procedimentos investigativos já instaurados por esses órgãos.

Ademais, necessário perquirir acerca da licitude das operações financeiras neste tópico explicitadas.

NELSON JORGE BORGES RIBEIRO

IRREGULARIDADES INVESTIGADAS

Figura como acusado na sindicância da Controladoria Geral da União, instaurada pela Portaria/CGU nº 447, de 16/04/2007, publicada no DOU de 18/04/2007, como envolvido nas supostas irregularidades envolvendo a contratação e posterior suspensão do contrato entre a INFRAERO e a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, para implantação do *software* Advantage *V2*. Foi citado, ademais, em procedimentos do Tribunal de Contas da União, referentes à fiscalização de obras aeroportuárias.

INDÍCIOS COLHIDOS NOS AUTOS DA CPI

Foi Diretor de Administração da INFRAERO em dois mandatos: de 20/04/1998 a 19/04/2001 e de 20/04/2001 a 04/05/2004.

Foi citado no processo TCU nº 008.318/2005-9, relativo à auditoria na INFRAERO para verificar regularidade de processos licitatórios, e no processo TCU nº 020.472/2004-1, que tratou de auditoria para verificar as supostas irregularidades que envolveram a contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda pela INFRAERO.

Participou, em 18/11/2003, da reunião da Diretoria Executiva da INFRAERO que aprovou a contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, sob a condição de prévia consulta às Superintendências Jurídica e de Auditoria.

Em oitivas realizadas em 04/09/2007, o Sr. Fernando de Almeida Brendaglia, ex-Diretor Comercial da INFRAERO, apontou a Diretoria de Administração como responsável por toda a análise dos aspectos jurídicos e de conformidade do processo de licitação.

Afirmou, ainda, o Sr. Brendaglia que, estando o Diretor de Administração presente à reunião da Diretoria Executiva, cabia a ele solicitar qualquer parecer adicional sobre a vantagem e a viabilidade da contratação, bem como quanto à capacidade técnica da empresa contratada.

Observa-se que, para o Sr. Fernando Brendaglia, portanto, toda a responsabilidade por eventuais desconformidades e irregularidades no processo de licitação deve ser imputada ao Diretor de Administração.

É a conclusão a que se chega com a leitura dos seguintes trechos de seu depoimento:

> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então V.Sª. confirma que foi proposta a contratação com inexigibilidade baseado exclusivamente na documentação constante da proposta da FS3 sem a existência de projeto básico. V.Sª. apresentou as justificativas para a contratação, deu o de acordo no campo despacho de decisão de Diretor, submeteu o documento aprovação na Reunião Ordinária da Diretoria Executiva com todas essas pessoas presentes, assinou o contrato com o Diretor-Financeiro, Adenauher Figueira Nunes, todo esse procedimento no dia 18 de novembro de 2003?*
>
> *SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Não, senhor. O que está assinado no mesmo dia é IP. A IP é um documento único. É um único papel com vários campos que eu assinei e todos os diretores assinaram no dia da reunião. Não é o contrato assinado por mim e pelo Dr. Adenauher. Isso é só instrução padronizada que ainda contou com observação na Ata, eu também*

vou deixar a Ata da reunião com o senhor, na qual os diretores então se manifestaram favoráveis à contratação por inexigibilidade, pediram que o processo então fosse autuado pela área de licitação da empresa para daí ter todo o seu trâmite, segundo a nossa norma regulamentar que regulamenta essa tramitação e que depois de--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. concorda que--

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Poderia concluir que seria importante, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Pois não.

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Que depois de tramitado pelas áreas, principalmente tramitado pela área de auditoria e pela área jurídica é que seria ratificado o contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): De quem era a responsabilidade do encaminhamento dessa proposta para a análise e avaliação da área técnica da Diretoria de Administração? Quem deveria despachar para área técnica da Diretoria da Administração?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Após a reunião de Diretoria a área proponente, a área comercial despacha toda a informação, isso se deu no dia 24 de novembro para a área de licitações e contratos da Diretoria de Administração.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Não foi ouvida a área técnica da Diretoria da administração.

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Senador, dispara-se para a área de Diretoria, ou seja, a comercial pega esse processo, saiu da Diretoria Executiva, manda para a Diretoria de Administração, para a área de licitações da Diretoria de Administração para autuar o processo. Começar a dar procedimento a todas...

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Por que não foi ouvida a área técnica. V.Sª. saberia dizer da Diretoria de Administração? Por que é que essa etapa não fui cumprida?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Qual área técnica?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Abre técnica especifica para opinar sobre a vantagem, a viabilidade, a capacidade técnica da empresa, tudo isso que existe num processo de licitação. Ou essa reunião de Diretoria supriu esse parecer?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Não. Ela poderia suprir o parecer com a presença do Diretor de Administração. Que estava presente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Estava presente junto com V.Sª.

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Que se entendesse que deveria haver mais algum parecer adicional poderia pedir vistas--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual o parecer que foi dado? Só de V.Sª.?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Não. O meu é justificativa da necessidade da ferramenta.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Exatamente.

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Também foi feito parecer da área jurídica, foi feito o parecer da auditoria, e eu queria voltar um pouco. Porque o processo quando autuado pela Diretoria de Administração, ele seguiu os trâmites da nossa norma interna.(...)

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Senador, essa averiguação de documentos, entregas ou a diligência para que houvesse novos documentos agregados ao processo...

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Só queria entender. A sua Diretoria era comercial. A área de licitação era delegada à Diretoria Administrativa? Ou existia uma Comissão especifica para licitação? Independente de qualquer uma Diretoria? Me explique. Como é que funcionava? Existia uma Comissão de licitação especifica, sem subordinação a só a Diretoria, logicamente, ou era ela subordinado a

alguma Diretoria? Se era subordinada a alguma Diretoria, quem é que indicava as firmas?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Subordinada à Diretoria de Administração.

SENADOR MÁRIO COUTO (PSDB-PA): Então não era especifica. Era subordinada à Diretoria de Administração.

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Diretoria de Administração. Área de licitações da empresa é subordinada à Diretoria de Administração.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual o nome do...? Nelson?

SR. FERNANDO BRENDAGLIA DE ALMEIDA: Ribeiro. Diretor da área na época...

O Sr. Nélson Ribeiro apresentou defesa por escrito à Comissão Parlamentar de Inquérito, na qual refutou todas as imputações que lhe foram feitas pelo Sr. Fernando Brendaglia de Almeida, asseverando, em relação à contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, que:

a) O ato administrativo nº 696/PR/2003 reservou competência à Diretoria Executiva – Diretoria Plena – para instaurar processos licitatórios e contratações em valores acima de R$ 1.950.000,00;

b) A Diretoria Executiva, da qual o signatário fazia parte, recebeu informação padronizada da Diretoria Comercial, que solicitava a contratação da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, por inexigibilidade de licitação, tendo sido a matéria aprovada pela Diretoria, desde que previamente ouvidas as Superintendências Jurídica e de Auditoria;

c) A norma da INFRAERO, NI 6.1/C (LCT), de 15/02/2002, nos itens 9.4 e seguintes, prevê que cabe ao órgão interessado na

licitação, no caso, a Diretoria Comercial, ater-se aos dados básicos inerentes à proposta, tais como: objeto, especificações completas, forma de pagamento, garantias, assim como emissão de parecer conclusivo e fundamentado sobre a inexigibilidade, com as razões de escolha do fornecedor e a justificativa de preço;

d) Ao órgão de licitação cabe submeter o processo à apreciação das Superintendências de Auditoria e Jurídico, que devem dar parecer conclusivo;

e) Por fim, à Diretoria colegiada cabe apenas autorização para o desenvolvimento dos trabalhos e, especialmente, aos órgãos da Diretoria de Administração, a instrução processual, sem entrar no mérito da contratação.

Apresentou, na íntegra, as normas internas da INFRAERO mencionadas em sua defesa.

De fato, nota-se que, no item 9.4.4 da norma, cabe ao órgão jurídico manifestar-se, em última instância, sobre a legalidade e enquadramento do processo de dispensa ou inexigibilidade de licitação.

Deve-se ressaltar que, no item 9.4.3, consta que cabe ao órgão de auditoria manifestar-se sobre a correta instrução e conformidade do processo, eficácia e eficiência da gestão administrativa.

NECESSIDADES IDENTIFICADAS

Encaminhar os autos ao Departamento de Polícia Federal e ao Ministério Público Federal para juntar aos procedimentos em curso naqueles órgãos.

ROBERTO SPINELLI JUNIOR

IRREGULARIDADES INVESTIGADAS

Afastado pela CGU em virtude de supostas irregularidades cometidas na execução do contrato entre a empresa FS3 Comunicações e Sistemas Ltda e a INFRAERO, o Sr. Roberto Spinelli também é réu na Ação Civil Pública nº 2007.61.05.011567-0, proposta pelo Ministério Público Federal no Estado de São Paulo pela prática de atos de Improbidade Administrativa e conseqüente necessidade de ressarcimento ao erário, em razão de sucessivas renovações, por 25 anos, sem nova licitação, do contrato de concessão do estacionamento de veículos do aeroporto internacional de Viracopos.

Apontado, ainda, pela Sra. Silvia Pfeiffer, que denunciou a existência de supostos esquemas fraudulentos de licitação na Infarero, como responsável por favorecer a rede de livrarias La Selva em concorrências públicas.

Ademais, suspeita-se de ter cometido ilícitos fiscais.

INDÍCIOS COLHIDOS NOS AUTOS DA CPI

O Sr. Roberto Spinelli Júnior foi citado em sindicância da CGU, instaurada pela Portaria CGU nº 447, de 16/04/2007, publicada no DOU de 18/04/2007, por ter suspendido de forma indevida o contrato entre a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda e a INFRAERO.

Se, por um lado, a contratação mostrou-se financeiramente danosa à estatal, por outro, a suspensão sem a conclusão da prestação dos

serviços, uma vez que a empresa contratada já havia recebido quase a totalidade dos valores pactuados, acarretou mais prejuízos à INFRAERO.

Na sindicância, foram imputadas a ele as seguintes condutas:

a) de ter determinado a suspensão do contrato, alegando o não cumprimento de cláusulas contratuais pela empresa contratada, o que ocasionou danos ao patrimônio público;

b) por não ter exigido da empresa contratada as penalidades previstas no contrato, em caso de descumprimento de cláusulas contratuais.

Esses atos, impugnados pela CGU, estavam atrelados à conduta do então Diretor Comercial, Sr. Tércio Ivan de Barros.

Há suspeitas de que a interrupção do contrato com a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda foi motivada por interesses de um grupo que dominava a comercialização de espaços de mídia aeroportuária dentro da INFRAERO.

Acerca disso, a Controladoria Geral da União encontrou grave contradição entre o fundamento do ato administrativo que suspendeu o contrato, alegado pelos Srs. Roberto Spinelli Júnior e Tércio Ivan de Barros perante a CGU, e os documentos da época encontrados pela sindicância administrativa.

Vejamos o trecho da nota técnica nº 749/GSGAB/SFC/CGU/PR, de 24/04/2007, como segue:

19. Sobre a suspensão do contrato, a análise de respostas da INFRAERO aos nossos questionamentos evidenciou divergências significativas. O atual

Diretor Comercial, Sr. José Wellington Moura, afirmou que o atesto do recebimento dos serviços prestados descritos nas notas fiscais era feito mediante a confirmação no próprio sistema. Enquanto o Superintendente de Relação Comerciais da época, Roberto Spinelli Júnior, afirmou, em documento, que uma das razões que levaram à suspensão do contrato foi a falta de comprovante que confirmasse a efetiva prestação dos serviços. Ressalte-se que essa confirmação poderia ser obtida com uma simples consulta ao sistema. Finalmente, registre-se que o Sr. Spinelli enviou o despacho 334DRC/2005, de 28/12/2005, informando o fato acima como causa para suspensão do contrato; entretanto, na documentação encaminhada à FS3 foram outros os motivos alegados para a suspensão (anexo fls. 54 a 56).

O técnico da CGU que examinou toda a documentação relativa ao contrato da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda e expediu a nota técnica acima referida foi ouvido por esta CPI em 10/07/2007 e reafirmou as suspeitas que pesam sobre o Sr. Roberto Spinelli Júnior:

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Apurou-se qual motivo para a INFRAERO suspender o contrato com a empresa FS3, não obstante já ter sido pago grande parte do valor do contrato? É possivel afirmar que houve alguma irregularidade ou ilegalidade na suspensão?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE: A irregularidade que nós verificamos na suspensão foi que internamente, através de um despacho, despacho nº. 334, assinado pelo Sr. Roberto Spinelli Júnior, eles alegaram que houve descumprimento de cláusula contratual. E para empresa FS3, eles caminharam uma carta formal falando que fazia algumas adequações no sistema. Então, não deu o direito de contraditório de ampla defesa para a empresa.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): E especificou quais...

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE: Não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Não. Quais eram as falhas ou inadimplemento? Nada?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE: Externamente, não. Internamente, sim. Internamente por um despacho eles alegaram que houve o descumprimento de cláusula contratual. Para a empresa eles encaminharam uma carta--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Mas diz qual cláusula contratual?

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE: Não, não fala.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Também não fala. E para empresa, ou seja, não foi dada ampla defesa.

SR. AMARILDO JOSÉ LEITE: Ampla defesa e o contraditório para a empresa.

Em depoimento prestado no dia 18/09/2007, o Sr. Roberto Spinelli assim asseverou acerca de episódios ocorridos à época da suspensão do contrato:

Quanto aos serviços não prestados pela empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ldta

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Na época o Sr. José Wellington Moura que sucedeu o Sr. Tércio Ivan de Barros, na Diretoria Comercial afirmou aqui que o atestado do recebimento dos serviços prestados pela FS3 que esse atestado era realizado no próprio sistema. Essa afirmação foi confirmada pela Srª. Mariângela Russo a essa CPI. Era isso mesmo?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Olha, Senador. Algumas coisas, sim. Outras não. Eu até... Eu... Quando nós assumimos lá em outubro de 2005, foi montada uma Comissão para que pudesse se certificar as notas fiscais.

Isso em função do seguinte. A auditoria interna nossa já tinha visto e verificado que o seguinte, que estava se pagando sem a efetiva comprovação de que aqueles serviços haviam sido feito e realizados.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas não época de V.Sª. lá.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Não, senhor. Antes. Em função disso--

SR. PRESIDENTE SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP): [pronunciamento fora do microfone]

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Se olhava o sistema e pagava. Ninguém ia lá verificar se tinha realmente sido feito o serviço.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Exatamente. Inclusive, Senador, em função disso, se o senhor quiser eu posso passar para o senhor, tenho aqui alguns relatórios.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quero. Pois não.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Nesse tempo que eu estive lá, nós não pagamos mais ou menos um milhão de reais. Em função de serviços e que realmente não foram comprovados. Eu tenho esses relatórios.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Por favor, pode juntar esse Relatório.

Então, nesse período a INFRAERO deixou de pagar mais ou menos um milhão de reais que foi apresentada a fatura, a nota, mas o serviço não tinha sido realizado. É isso? Foram glosadas essas notas.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Sim.

SR. PRESIDENTE SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP): Será que era uma rotina normal anterior?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Não sei, Senador. Não posso confirmar isso aí.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Na época que o senhor estava lá, como é que era feito esse atestado? Esse atesto?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Senador, em 29 de setembro de 2005 foi feita uma comissão de pessoas, de próprios funcionários especifica para se fazer isso aí. Certificar notas fiscais e certificar de que aquele serviço havia sido feito. Efetivamente feito. Depois, Senador, só para completar, em 2007 a empresa FS3 entrou com protesto referente a 136 notas fiscais em que na minha época não tinha sido pagas, isso aí dava um montante de seiscentos e poucos mil reais, a INFRAERO então agora nesse ano de 2007 entrou com uma ação de cancelamento de notas, essas próprias notas fiscais, e não pagou. A INFRAERO até hoje não pagou essas notas fiscais aí.

Quanto à troca das Sras. Márcia Chaves e Mariângela Russo

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Por que é que o Sr. Tércio Ivan de Barros, quando assumiu a Diretoria Comercial da INFRAERO trocou as Srªs. Márcia Chaves e Mariângela Russo?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Olha Senador, a informação que eu tenho sobre isso que ele fez essa troca quando ele recebeu um Relatório, a auditoria fez dizendo que algumas observações anteriores de janeiro e março que a auditoria havia... Que a auditoria então tinha feito não haviam sido cumpridas. Em função disso ele pegou e trocou algumas pessoas. Inclusive foi quando eu assumi a Superintendência em outubro de 2005.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Certo. Isso então estava relacionado à gestão do contrato e a fiscalização do contrato?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Esses... Os fiscais também foram trocados?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Sim, senhor. Os fiscais também.

Quanto às solicitações de visitas para manutenção

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quando o Sr. Fernando Brendaglia saiu e ocupou o lugar o Sr. Tércio Ivan de Barros, a FS3 disse aqui, seus representantes, que fizeram diversas solicitações para ir a aeroportos para efetuar as manutenções, conforme previa o contrato. Mas que essas solicitações, essas autorizações pra fazer as manutenções que elas eram negadas pela área comercial. Isso é verdade?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Olha, Senador, eu tenho informação que isso ocorreu uma única vez, lá no aeroporto de São José, em que o aeroporto que não tem realmente, não tem nenhuma expressão, como é na área comercial. Isso foi negado. A informação que eu tenho foi negado lá em São Paulo uma única vez.

Quanto ao descumprimento contratual pela empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A FS3 durante o contrato ela deixou de cumprir alguma obrigação? Ela descumpriu alguma cláusula?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Senador, eu não tenho essa informação não, senhor. Durante a minha gestão, o tempo que eu fiquei lá, não senhor.

Quanto aos motivos da não renovação (suspensão) do contrato

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Nesse período que V.Sª. esteve lá houve intenção da Diretoria Comercial de prorrogar o contrato com a FS3 ou de acabar com esse contrato?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Senador, houve uma intenção muito grande, muito forte em que nós pudéssemos então renovar isso daí. Renovar esse contrato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E por que é que não foi feito?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Não foi feito pelo seguinte, a nossa proposta é uma proposta que eu entendo justa. Até digo assim, em termos de valores. Eu entendo que era uma proposta justa. E a empresa FS3 queria, quando o contrato estava para vencer, a proposta dele era de mais 25 milhões de reais para que a gente pudesse renovar esse contrato. Nós achávamos, entendíamos que esse valor não poderia ser. Até pelo seguinte--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): 25 milhões?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Sim, senhor. Eu tenho essa proposta aqui. Até porque, Senador, essa proposta que a empresa--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quanto que vocês propuseram?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Um milhão e quatrocentos reais/ano. A proposta deles era de 25 milhões. A proposta deles, Senador--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): 25 milhões ano?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Não. Era 8,5 milhões/ano um contrato de... três anos. Dentro desse contrato ou dentro dessa proposta deles se previa novamente o pagamento de bônus, que já havia na própria... O ofício que nós recebemos em setembro do Ministério Público Federal, aonde se pedia que a INFRAERO dizendo que não iria pagar esse bônus, não poderia se pagar, e dentro dessa proposta também de 25 milhões eles queriam que todas aquelas licenças que já haviam sido pagas em dezembro de 2003 fossem pagas outra vez.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então a renovação não aconteceu porque eles queriam mais 25 milhões.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Sim, senhor. Eu tenho esses documentos aqui, Senador.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): é aquele documento de janeiro? É o mesmo?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: É.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Dia 2 de fevereiro?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O despacho que o senhor deu no dia 28 de dezembro dizia que uma das razões para a suspensão do contrato foi a falta de comprovação da efetiva prestação de serviço.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Sim.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Por sua vez, a carta do Sr. Tércio Ivan de Barros, carta formal 18641 registra a necessidade de promover a revisão do contrato. Houve divergências de opinião entre o senhor e o Sr. Tércio?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Não senhor. Não houve não senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A intenção era renovar.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Enquanto não se renovava, suspendeu.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Isso aconteceu por falta de...

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Falta de negociação, mesmo.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Diferença de preço.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Sim, senhor. Muito grande. E de conceito, Senador, já que eles queriam que a INFRAERO pagasse novamente bônus e novas licenças.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. recebeu alguma ordem ou orientação de algum superior hierárquico para suspender o contrato com a FS3?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Não, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Nem o Sr. Tércio falou "vamos suspender isso"?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Não. Não, senhor. O que eu recebi foi um parecer técnico a nossa jurídica é que forneceu isso daí.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Alguma vantagem de alguém foi oferecida ao senhor para suspender esse contrato?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Não, senhor. Absolutamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Depois que o contrato foi suspenso voltou-se a operar o sistema antigo com prevalência dos clientes da ABMA?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Sim, senhor. Se voltou a operar até hoje com esse sistema antigo aberto a todas as empresas que têm interesse em fazer esse tipo de propaganda em nossos aeroportos. Hoje se não me engano são 76 empresas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O Sr. Ettore Casoria afirmou em depoimento a essa CPI que apresentou proposta para renovar o contrato. O valor da proposta é essa?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): 25 milhões?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Foi analisada... Essa proposta recebeu uma análise técnica e um estudo de viabilidade econômico-financeira? Foi feito?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Senador, eu encaminhei essa proposta, eu tenho esses documentos aqui encaminhando.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O senhor mandou para as áreas competentes. E as áreas competentes recomendaram que não fizesse a renovação.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Não, não é que não fizesse. A área de informática pediu que se obtivesse outras informações. Encaminhei para a empresa, eu tenho essa carta aqui, FS3, se pedindo que ela me desse essas outras informações, mas ela não deu não. Eu acho que eles sabiam que nós estávamos... Que nós iríamos embora. Sair dali em março. Então, não houve resposta.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Perfeito. E a área jurídica?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: A área jurídica deu sim um parecer que foi então recebido lá na empresa em 31 de março de 2006 e eu não estava mais lá não, Senador. O número desse despacho é o despacho 110. Ele é de 31 de março de 2006.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O Sr. Fernando Brendaglia declarou à CPI que em caso de renovação do contrato a INFRAERO não teria gasto com aquisição de licença, mas apenas com a manutenção. V.Sª. confirma isso?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Olha, Senador, veja bem. A proposta que eu tenho aqui que a empresa INFRAERO recebeu lá da FS3 se prevê novo pagamento referente às licenças.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Perfeito. Então, não se... Cobrava-se de novo a licença.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Cobrava de novo. A proposta que foi apresentada, sim senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. acha que a ausência da continuidade desse contrato causou prejuízo à INFRAERO? Era melhor que tivesse continuado? Ou o preço... Com esse preço não dava?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Olha, Senador, eu acho que era melhor--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O sistema informatizados era melhor do que o sistema convencional?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Eu acho que esse sistema, ou outro sistema que possa hoje se possibilitar à INFRAERO verificar espaços através de computador no Brasil inteiro e para os próprios anunciantes, eu acho muito bom. O que eu acho que não dá é justamente é o preço de 25 milhões ou 26 milhões. Eu acho que isso seria uma coisa justa e aceitável, sei lá, a própria ferramenta de gestão, ela não pode custar mais de que 4 a 5% do que o sistema fatura. 35 milhões hoje de faturamento? Então não pode ter alguma coisa que custe mais que um milhão e duzentos um milhão e meio. A nível de ferramenta.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Com esse preço dava para desenvolver um sistema semelhante? Dava para se comprar no mercado um sistema semelhante?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Olha Senador, eu tenho certeza disso. Tenho certeza que hoje com um valor até inferior do que isso se consegue desenvolver. Organicamente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A INFRAERO tinha capacidade para desenvolver esse sistema?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Senador, a informação que eu tenho, que eu ouvi nos próprios depoimentos lá na CPI, à época que foi feito esse contrato, não. Mas, hoje, sim.

Quanto à garantia contratual

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Se a FS3 descumprisse as obrigações contratuais com aquele valor de 26 milhões de reais, como é que a INFRAERO faria para executar essa inadimplência? Que garantia que apresentou a FS3?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Bem, existia uma caução, um seguro garantia que foi retido, inclusive, quando nós fizemos a suspensão--

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Qual valor?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Eu sinceramente eu não me lembro.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Foi retido ou foi devolvido?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Quando nós estávamos lá, a suspensão do contrato aconteceu retemos a carta de garantia.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Quem foi que devolveu?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Ela foi devolvida depois na gestão do Dr. Wellington Moura.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ficou então completamente sem garantia.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Ficou depois.

Quanto à suposta pressão da ABMA

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): As empresas concessionárias pressionaram para voltar o sistema antigo? Para romper o contrato com a FS3?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Senador, eu não recebi nenhum tipo de pressão.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Os associados da ABMA eram contrários à implantação do Advantage V2?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Olha, Senador, pelas informações que eu tive durante a própria CGU, sim. Eu não vi nenhuma manifestação sobre isso.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O Sr. José de Oliveira sobrinho esteve falando com o senhor a respeito disso?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Ele esteve lá na sede uma vez, aqui na sede da empresa uma vez numa reunião aqui no sexto andar onde estavam presentes diversas pessoas. Mas não era para que se pusesse um fim. Era para que tirasse, sei lá, algumas dúvidas.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ele é amigo do senhor?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Olha, Senador, não é amigo. Mas eu o conheço bem.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Há quanto tempo?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Conheço praticamente 25 anos. Profissionalmente.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Se relacionam, se freqüentam...

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Eu o conheci na empresa... Não, senhor. Não tenho nenhum relacionamento com ele além de nossos escritórios lá na empresa.

SR. PRESIDENTE SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP): Poderia perguntar quais eram essas dúvidas que se tiraram nessa reunião? Quais eram as dúvidas que ele levantou?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Sim, senhor. Nessas reuniões eram dúvidas de acesso, dúvida de contratação... Porque Senador, veja bem uma coisa, embora se tivesse um sistema que se dizia que era de... De venda, a forma de contratação era exatamente igual. Alguém escolhia um ponto no sistema, tinha que vir ao nosso escritório na INFRAERO e apresentar toda a documentação fiscal do... Então tinha dúvidas com relação a isso, a contratação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas ainda depois de dois anos quase do sistema ele ainda tinha dúvida?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Senador, o sistema... Esse contrato começou no final de 2003, mas ele entrou em operação na INFRAERO só em maio de 2005.

SR. PRESIDENTE SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP): O pagamento foi feito anterior?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Foi feito muito pagamento anterior a isso. Sim, senhor.

Quanto à frustração da receita

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O Relatório da auditoria interna da INFRAERO dizia que haveria em 2005

estimativa, um aumento de 39% da receita da mídia aeroportuária. No entanto, esse aumento ficou em 5%. V.Sª. confirma isso?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Senador, eu digo para o senhor o seguinte, se o senhor pegar o índice inflacionário que nós tivemos no ano de 2005, a receita não chegou a crescer 4%. Então o senhor tem uma receita que cresce 4%, inflação de cinco, a receita até diminuiu.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Por que é que houve esse erro?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Não sei. Erro que o senhor fala em função de quê?

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): A estimativa era 39%. V.Sª. está dizendo que foi 4%, mas jogar a inflação que na realidade diminuiu. O que justifica isso? O sistema então deu um prejuízo geral na implantação, na estimativa de receita... é isso?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Senador, vou falar para o senhor. Eu entendo que no tempo que esse sistema ficou operando entre 2004, 2005, operando que eu digo iniciou o próprio contrato, iniciou o sistema e a receita da INFRAERO... E o que se foi gasto eu entendo que a INFRAERO perdeu muito dinheiro sim, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): E que era melhor ter renovado então porque o sistema começaria, poderia dar frutos a partir daí.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Senador, como eu falei para o senhor. Eu entendo que à época isso aí tem... Isso foi no final de 2005, a proposta nossa era essa. Renovar isso daí, renovar esse contrato e o preço que se fosse justo para que a INFRAERO pudesse usar aquelas informações todas do sistema que ela tivesse pago.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): O que não dava era para renovar por um preço de 25 milhões, né?

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: O que não dava era para renovar realmente por um preço de 25 milhões. E eu acho ainda, Senador, que se a INFRAERO pudesse hoje, a INFRAERO deve fazer isso hoje. Ir atrás disso, se pegar esse sistema ao preço justo eu razoável e pôr ele no ar. Porque para INFRAERO isso ai hoje, o que se tem lá de informação, de fotos, de todos os pontos dos aeroportos e tal, é interessante sim senhor. É uma maneira de você tornar--

SR. PRESIDENTE SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP): É propriedade da INFRAERO.

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: É propriedade, sim, senhor. Embora ela não tenha recebido ainda, Senador. Mas consta no contrato--

SR. PRESIDENTE SENADOR ROMEU TUMA (DEM-SP): [pronunciamento fora do microfone]

SR. ROBERTO SPINELLI JÚNIOR: Olha, Senador, que eu saiba não.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Ok. Pra mim está bom.

Deve-se ressaltar que, em fevereiro de 2006, ao analisar a proposta de renovação do contrato com a FS3, o Sr. Roberto Spinelli Júnior expediu o despacho nº 031/DCRC/2006 alertando que a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda tentava cobrar novamente da INFRAERO pela licença de uso do *software* Advantage V2, o que, em sua opinião, significava uma duplicidade de cobrança. Solicitou à Superintendência de Informática que analisasse a questão da licença. Com esta conduta, denotou estar atento aos interesses da INFRAERO, evitando-se o pagamento indevido ao fornecedor.

No que diz respeito à Ação Civil Pública movida pelo Ministério Público federal em 06/09/2007, resumidamente, a ação pretende a declaração de nulidade de renovações e aditivos contratuais realizados sem o devido

procedimento licitatório e a condenação dos réus a ressarcir ao erário os prejuízos sofridos, inclusive por danos morais difusos, bem como a condenação por ato de improbidade administrativa.

Os pedidos derivam da constatação de que o contrato de concessão da área de estacionamento de veículos do Aeroporto Internacional de Viracopos foi sucessivamente renovado por 24 anos, a partir de procedimento licitatório realizado em 1982. Desde então, mesmo após a entrada em vigor da Constituição Federal de 1988 e da Lei 8.666/93, bem como a prolação da Decisão 017/1995 – Plenário – Tribunal de Contas da União, houve diversos contratos e aditivos sem a devida renovação da licitação.

Registre-se que foi firmado em 12/07/1995 o contrato de concessão de uso de área nº 2.95.26.063-7, com vigência de 36 meses, que previa, em suas condições especiais anexas, a possibilidade de renovação do contrato por mais 24 meses. O Sr. Roberto Spinelli Júnior foi um dos signatários desse contrato, à época Gerente Regional Comercial da INFRAERO em São Paulo.

Por fim, em depoimento prestado na CPI em 22/06/2007, Silvia Terezinha Pfeiffer, que denunciou supostos esquemas de fraude em licitações na INFRAERO, afirmou que o Sr. Roberto Spinelli Júnior e o Sr. Tércio Ivan de Barros estariam envolvidos em favorecimento à empresa La Selva, que possui uma rede de livrarias em aeroportos:

> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Em relação ao Sr. Fernando Ghignone. Fernando Ghignone, ex-Secretário de Comunicação do Governo Beto Richa é proprietário das Livrarias*

Ghignone presentes em alguns Aeroportos. Fernando disse à senhora que estaria perdendo concessão junto a INFRAERO para a Livraria LASELVA. A senhora repetiu isso aqui. Por irregularidade em processos licitatórios. A Livraria LASELVA, inclusive, estaria devendo milhões à INFRAERO e mesmo assim ganhando todas as concorrências. A senhora repetiu isso aqui hoje.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora tem mais detalhes sobre essa concorrência da LASELVA? A senhora ia falar alguma coisa aquela hora eu cortei porque deixei para a senhora falar agora.

A senhora poderia detalhar quem... se a Diretoria Comercial da INFRAERO que dirige esse procedimento, que servidores da INFRAERO estariam envolvidos nessa irregularidade? E os senhores Tércio Ivan de Barros, Diretor da INFRAERO e Roberto Spinelli, Assessor de Tércio tiveram alguma participação nessas irregularidades? A senhora pode falar a respeito disso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sim. Em reunião até com o Fernando Ghignone, ele comentou, o comentário que ele fez... que o Spinelli poderia ir preso se a polícia fizesse o levantamento da LASELVA, estaria envolvido o Tércio Ivan de Barros que era do Aeroporto de Guarulhos na época.

Do Resultado Final da Sindicância CGU – Processo nº 00190.010010/2007-48

A Controladoria - Geral da União remeteu a esta Comissão Parlamentar de Inquérito o relatório final do Processo nº 00190.010010/2007-48, bem como a decisão do Exmo. Sr. Ministro de Estado do Controle e da Transparência, Jorge Hage Sobrinho.

O processo foi instaurado para investigar eventuais irregularidades na contratação entre INFRAERO e FS3, bem como na suspensão do contrato, e também para apurar as denúncias feitas contra empregados da INFRAERO de favorecimento pessoal e recebimento de propina.

Incluiu-se ainda como objeto de investigação a contratação de adesivagem, com intuito de beneficiar a empresa Aeromídia Publicidade Ltda, em relação aos portões de 1 a 7 do Aeroporto de Brasília, fazendo contratação direta, quando havia mais interessados, e por valor abaixo do preço de mercado.

Baseado nas conclusões da Comissão de Sindicância iniciada através da Portaria da CGU nº 447, de 16 de abril de 2007, publicada no DOU de 18.04.2007, e nas recomendações da Assessoria Jurídica da Controladoria-Geral da União, contidas no Parecer nº 301/2007 ASJUR/CGU/PR, DECIDIU:

(...)

Pela recomendação de que se instaure nova comissão de sindicância para aprofundar as investigações acerca das condutas dos empregados (...), ROBERTO SPINELLI JÚNIOR, (...).

Dos sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito

O sigilo fiscal revelou variação patrimonial a descoberto no ano-calendário de 2003. Suspeita-se de possível omissão de rendimentos.

Diagramas constantes de volume anexo a este Relatório trazem o relacionamento telefônico e bancário do Sr. Roberto Spinelli. Referidos

diagramas explicitam a quantidade de ligações e o tempo em minutos consumido nessas chamadas. Ademais, mostram o número de transações financeiras e o montante em reais movimentado nas respectivas operações (Diagramas 05 e 14).

Pelo Diagrama 05, percebe-se vínculo telefônico indireto com o Sr. Ettore Casoria, vez que ambos trocaram, por intermédio de linhas cadastradas em seus nomes, ligações com o ramal 3222 da Infraero. Necessário identificar o usuário deste aparelho.

Outras ligações existem, a exemplo de chamadas trocadas com o Sr. Tércio Ivan de Barros (06 ligações – 08 minutos de tratativas) que merecem ser mais detidamente investigadas. Portanto, necessário o envio desses dados à Polícia Federal.

O sigilo bancário, a partir das informações então disponibilizadas até o término deste Relatório, não revelou operação suspeita.

NECESSIDADES IDENTIFICADAS

Impõe-se o compartilhamento dos sigilos até então transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito com o Departamento de Polícia Federal e com o Ministério Público Federal para que sejam utilizados nos procedimentos investigativos já instaurados por esses órgãos.

Ademais, deve-se perquirir acerca das licitações relativas à concessão de espaços à rede de livrarias La Selva, assim como de possível relacionamento suspeito existente entre o Sr. Roberto Spinelli Júnior e o Sr. José de Oliveira Sobrinho, da ABMA.

TÉRCIO IVAN DE BARROS

IRREGULARIDADES INVESTIGADAS

Afastado pela Controladoria Geral da União em virtude de supostas irregularidades cometidas na execução do contrato firmado entre a empresa FS3 Comunicações e Sistemas Ltda e a INFRAERO, o Sr. Tércio Ivan de Barros também é réu na Ação Civil Pública nº 2007.61.05.011567-0, proposta pelo Ministério Público Federal no Estado de São Paulo pela prática de atos de Improbidade Administrativa e conseqüente necessidade de ressarcimento ao erário, em razão de sucessivas renovações, por 25 anos, sem nova licitação, do contrato de concessão do estacionamento de veículos do aeroporto internacional de Viracopos.

Apontado, ainda, pela Sra. Silvia Pfeiffer, que denunciou a existência de supostos esquemas fraudulentos de licitação na Infarero, como responsável por favorecer a rede de livrarias La Selva em concorrências públicas.

É investigado, ainda, em inquérito policial que apura supostas irregularidades relacionadas a licitações e execuções de obras da INFRAERO.

Por fim, suspeita-se que tenha cometido ilícitos fiscais.

INDÍCIOS COLHIDOS NOS AUTOS DA CPI

No inquérito policial federal 579/2005-SR/AM apuram-se supostas fraudes em licitações e outras irregularidades administrativas no período em que foi superintendente regional do norte.

Notícia crime apresentada pelo Sindicato Nacional dos Empregados em Empresas Administradoras de Aeroportos, e que fundamentou a instauração do referido inquérito policial, informava que:

> *O denunciante representa todos os empregados da empresa denunciada, componentes da categoria profissional dos aeroportuartos, nos termos do artigo 8°., inclso III, da Constituição Federal e registro de entidade sindical junto ao Cadastro Nacional de Entidades Sindicais -CNES.*
>
> *Diversos procedimentos adotados pela INFRAERO em Manaus tem demonstrado o descaso com o dinheiro público.*
>
> *Podemos citar alguns exemplos que justificam o presente pedido:*
>
> *1 - a obra de revitalização em toda a fachada do TPS - I demonstra superfaturamento;*
>
> *2- as escadas rolantes da área central do aeroporto, montada no ano de 2001, até hoje não funcionam;*
>
> *3- as placas de estrutura I de ferro/metálica, para propaganda da INFRAERO/Aeroshopping, que foram fixadas no estacionamento de veículos do TPS-I, por ocasião da primeira ventania foram danificadas, estando hoje jogadas num terreno em frente ao aeroporto, tendo o serviço sido contratado por R$ 300.000,00 (trezentos mil reais)(...)*
>
> *7 - gastos com hotel para o superintendente regional, Tércio Ivan de Barros, pelo periodo de mais de 12 meses, com hotel no importe mensal de R$18.000,00;(...)*

A coordenadora de licitações da INFRAERO, Sra. Marineuza M. M. Monteiro, foi ouvida pela Polícia Federal e, embora tenha negado a ocorrência de qualquer uma das irregularidades denunciadas pelo sindicato, afirmou que a maioria das obras citadas foi realizada na gestão do então superintendente regional Tércio Ivan de Barros.

O inquérito encontra-se em andamento, não havendo ainda indiciamento de nenhum funcionário da INFRAERO.

Além da investigação em curso na Polícia Federal no Amazonas, Tércio Ivan de Barros foi citado em sindicância da CGU por ter suspendido de forma indevida o contrato entre a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda e a INFRAERO.

Se, por um lado, a contratação mostrou-se danosa financeiramente à estatal, por outro, a suspensão sem a conclusão da prestação dos serviços, uma vez que a empresa já havia recebido quase a totalidade dos valores pactuados, resultou em mais prejuízos à INFRAERO.

Na referida sindicância, foram imputadas a ele as seguintes condutas:

a) de ter determinado a suspensão do contrato, alegando o não cumprimento de cláusulas contratuais pela empresa contratada, o que ocasionou danos ao patrimônio público;

b) de não ter exigido da empresa contratada as penalidades previstas no contrato em caso de descumprimento de cláusulas contratuais.

A suspensão ocorreu em 28/12/2005, por intermédio da CF nº 18641/DC/DF/2005.

O Sr. Tércio Ivan de Barros assinou o referido documento junto com o Diretor Financeiro, Sr. Adenauher Figueira Nunes.

Na nota técnica nº 617/GSGAB/SFC/CGU/PR, de 04/04/2007, da Secretaria Federal de Controle/Controladoria Geral da União, o Sr. Tércio Ivan de Barros foi acusado de não permitir a normal execução do contrato com a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, pois impediu a realização das manutenções do sistema (já pagas pela INFRAERO).

Desse modo, surgiram suspeitas de ter agido com o objetivo de favorecer o setor de mídia aeroportuária.

A ABMA – Associação Brasileira de Mídia Aeroportuária, que congrega as empresas do setor, tem como presidente o Sr. José de Oliveira Sobrinho. Tal setor teria sido prejudicado pela implantação de um controle centralizado e mais rígido da comercialização de espaços para veiculação de mídia aeroportuária.

O Sr. Tércio Ivan de Barros teria prévio relacionamento profissional e de amizade com o Sr. José de Oliveira Sobrinho, o que provocou suspeitas acerca de sua atuação nesse episódio que cercou a suspensão do contrato com a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda.

Tão logo foi suspenso o contrato com a empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, sinais de perda de receita com a concessão de espaços para mídia aeroportuária foram detectados; perda essa em benefício das empresas concessionárias.

Vejamos o que diz a nota técnica:

> *1. Ressalte-se ainda que por ocasião da transição do cargo de Diretor Comercial. do Sr. Fernando Brendaglia de Almeida para o Sr., Tercio Ivan de Barros, em muitos casos a FS3 solicitava a ida a alguns aeroportos para*

efetuar as manutenções, conforme constante do contrato, e tais solicitações eram negadas pela área Comercial. Logo depois, a INFRAERO suspendeu o contrato alegando, entre outros motivos, a não comprovação da efetiva prestação dos serviços. (anexo fls. 38 a 53).

2. A ABMA tem como seu Presidente, o sr. Jose de Oliveira Sobrinho, tambem proprietário do Grupo MARKPLAN, um dos maiores concessionários. Também fato digno de observação, é ex-empregado da INFRAERO, tendo sido contemporâneo com o Sr. Tércio Ivan de Barros, que foi justamente o Diretor Comercial da INFRAERO que, sucedendo a Sr. Fernando Brendaglia de Almeida no cargo, determinou a suspensão do contrato da FS3.

3. Verificou-se ainda que, após a posse do Sr. Tércio Ivan de Barros à frente da Diretoria Comercial, em pesquisas efetuadas no software sob análise(sistema Advantage V2), que na locação de alguns pontos do Aeroporto Internacional de São Paulo-Congonhas, foram repassados à INFRAERO R$ 866,66 por unidade até 30/09/2005.Em seguida, ao término de tais contratos, esses mesmos pontos foram locados com valor reduzido para R$100,00 por espaço, com contratos válidos até 2015 para as concessionárias MARKPLAN, de propriedade do Sr. José de Oliveira Sobrinho, com quem o Sr. Tércio já havia trabalhado na INFRAERO.(...)"

A receita anual da INFRAERO com a mídia aeroportuaria gira pouco acima dos R$30 milhões anuais, conforme abaixo apresentado. Admitindo-se a hipóese de que os nimeros de Curitiba sejam representativos, teríamos uma evasão de receita próxima dos R$100 milhões anuais. (...)

27. A mecânica utilizada para consumar os desvios seria a confecção de dois contratos. Um deles, com valor menor, seria apresentado pelas concessionárias a INFRAERO e sobre ele se calculariam os repasses. O outro, com os valores efetivamente cobrados dos anunciantes, seria"de gaveta.

28. Ainda sobre evasão de receitas, constatou-se também uma situação anômala no que diz respeito à venda de publicidade nos carrinhos de

bagagem dos aeroportos. Hoje existem cerca de 10.000 carrinhos, concedidos à AMMA Publicidade, Ltda, empresa pertencente aos grupos MARKPLAN e CODEMP, que os loca por R$ 42,00 cada um, conforme proposta comercial em nosso poder, e repassa a INFRAERO apenas o valor de R$ 1,00 par carrinho. Parece oportuno mencionar que esse monopólio se consolidou durante a gestão do Sr. Tercio a frente da Diretoria Comercial.

Houve quem suspeitasse que, retirado o grupo que causou prejuízo à INFRAERO pela contratação superfaturada de *software* para controle centralizado de espaços destinados à veiculação de mídia aeroportuária, retornava outro grupo – do qual o Sr. Tércio Ivan de Barros suspeitava-se ser representante –, que também não visava ao interesse público, mas, sim, ao favorecimento de determinadas empresas concessionárias de mídia aeroportuária, prejudicadas, anteriormente, pela implantação de um controle mais rígido dos contratos.

Como justificar, todavia, a suspensão de um contrato, cujos pagamentos já haviam sido feitos em quase sua integralidade, sob a alegação de descumprimento de cláusula contratual, sem que se impusesse, então, as penalidades legais e contratuais ao contratado.

Assim, indícios havia de que o Sr. Tércio Ivan de Barros poderia ter agido com o fim de favorecer empresas do grupo do Sr. José de Oliveira Sobrinho, e demais empresas associadas à ABMA; e que, portanto, com essa atitude, teria recrudescido o prejuízo suportado pela INFRAERO.

O Sr. Tércio Ivan de Barros foi ouvido pela Comissão Parlamentar de Inquérito no dia 18/09/2007 e assim se pronunciou:

Em relação à cobrança indevida de faturas pela empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Houve uma tentativa então, na época em que V.Sª. estava lá de recebimento de forma duplicada, de tentativa de apresentação de notas e faturas sem que se buscasse a comprovação. Tentaram então fazer isso na gestão de V.Sª.? A FS3 tentou fazer assim...

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: A FS3 como qualquer empresa ela apresenta as notas e quem é o contratante tem a obrigação de conferir.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Perfeito. Mas tentaram então receber em duplicata, tentaram receber por serviços não prestados...

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Eu não posso dizer se tentaram receber ou se foi um erro administrativo deles na apresentação.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Mas isso não aconteceu.

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Aconteceu efetivamente.

Em relação à negativa de acesso da empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda aos locais onde se faziam necessárias manutenções previstas no contrato

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. confirma que a partir da saída do Sr. Fernando Brendaglia do cargo de Diretor Comercial da INFRAERO e a ocupação dele por V.Sª. diversas solicitações da FS3 no sentido de ir a aeroportos para efetuar as manutenções como previa o contrato eram negadas pela área comercial?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Esse é um caso que eu tenho uma única informação que é no Relatório da auditoria da CGU, onde houve uma solicitação feita para ir até São José dos Campos e o gestor do contrato, o Sr. Carlos Alberto Fonseca em São Paulo fez a negativa porque ele considerava que não havia necessidade de ir até São José dos Campos e

essas autorização independia de qualquer procedimento da diretoria da Superintendência Mercadológica porque era um assunto tratado com o gestor. O gestor é que tinha autonomia para autorizar as idas aos aeroportos.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então houve uma sonegativa nesse período?

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Que eu tenho informação houve uma só negativa e foi em São José dos Campos.

(...)

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Eles não poderiam mais verificar diretamente no sistema, eles não poderiam verificar o que V.Sª. fazia? Há uma alegação de que esses servidores eles não puderam mais buscar o acesso para checar se as vendas estavam sendo realizadas--

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Não, senhor. Nunca aconteceu. Isso nunca aconteceu. Nós não retiramos nenhuma licença de nenhum funcionário, de nenhum aeroporto da rede INFRAERO.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então V.Sª. não cancelou nem diminuiu o número de licenças.

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Não, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Porque isso também foi dito aqui a respeito de V.Sª. Que houve cancelamento, que houve senha retirada.

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Não, senhor.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Isso não aconteceu.

SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Não, senhor.

Em Relação à suspensão do contrato, o Sr. Tércio Ivan de Barros afirmou que ela ocorreu em razão da negociação acerca dos valores cobrados

pela empresa FS3 Comunicação e Sistemas Ltda, que queria mais 25 milhões de reais para manter o sistema por outros três anos.

Portanto, na opinião dele, a suspensão do contrato, na verdade, não gerou prejuízo à INFRAERO, mas evitou novas despesas, como segue:

> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. então reafirma que não foi feita a prorrogação porque eles queria receber mais 25 milhões de reais? Por três anos.*
> *SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Sim, senhor. Ou uma renovação de três meses com os mesmos valores.*
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Então, na visão de V.Sª., a ausência de renovação não causou prejuízo financeiro à INFRAERO. Ao contrário.*
> *SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Sem dúvida nenhuma. Ao contrário.*
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): Causou lucro. Porque nessas bases, o que a empresa exigia então é que continuasse pagando pela licença a um título exorbitante.*
> *SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Exatamente. E nós na época da negociação fizemos inclusive uma proposta à FS3 que durante o período em que o contrato estaria suspenso por um prazo de até 120 dias o sistema continuaria aberto para as negociações. A FS3 não aceitou.*
> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (DEM-GO): V.Sª. recebeu alguma ordem, orientação de superior hierárquico no sentido de suspender o contrato com a FS3?*
> *SR. TÉRCIO IVAN DE BARROS: Não, senhor*

Quanto à Ação Civil Pública movida pelo Ministério Público federal em 06/09/2007, resumidamente, a ação pretende a declaração de nulidade de renovações e aditivos contratuais realizados sem o devido procedimento licitatório e a condenação dos réus a ressarcir ao erário os

prejuízos sofridos, inclusive por danos morais difusos, bem como a condenação por ato de improbidade administrativa.

Os pedidos derivam da constatação de que o contrato de concessão da área de estacionamento de veículos do Aeroporto Internacional de Viracopos foi sucessivamente renovado por 24 anos, a partir de procedimento licitatório realizado em 1982. Desde então, mesmo após a entrada em vigor da Constituição Federal de 1988 e da Lei 8666/93, bem como a prolação da Decisão 017/1995 – Plenário – Tribunal de Contas da União, houve diversos contratos e aditivos sem a devida renovação da licitação.

Registre-se que o Sr. Tércio Ivan de Barros foi arrolado com réu nessa ação em razão de ter autorizado a renovação do contrato, vez que à época ocupava o cargo de Diretor Comercial e Industrial da INFRAERO

Por fim, em depoimento prestado na Comissão Parlamentar de Inquérito em 22/06/2007, a Sra. Silvia Terezinha Pfeiffer, que denunciou supostos esquemas de fraude em licitações na INFRAERO, afirmou que os Srs. Roberto Spinelli Júnior e Tércio Ivan de Barros estariam envolvidos em favorecimento à empresa La Selva, que possui uma rede de livrarias em aeroportos, como segue:

> *SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): Em relação ao Sr. Fernando Ghignone. Fernando Ghignone, ex-Secretário de Comunicação do Governo Beto Richa é proprietário das Livrarias Ghignone presentes em alguns Aeroportos. Fernando disse à senhora que estaria perdendo concessão junto a INFRAERO para a Livraria LASELVA. A senhora repetiu isso aqui. Por irregularidade em processos licitatórios. A Livraria LASELVA, inclusive, estaria devendo milhões à INFRAERO e*

mesmo assim ganhando todas as concorrências. A senhora repetiu isso aqui hoje.

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Exato.

SR. RELATOR SENADOR DEMOSTENES TORRES (PFL-GO): A senhora tem mais detalhes sobre essa concorrência da LASELVA? A senhora ia falar alguma coisa aquela hora eu cortei porque deixei para a senhora falar agora.

A senhora poderia detalhar quem... se a Diretoria Comercial da INFRAERO que dirige esse procedimento, que servidores da INFRAERO estariam envolvidos nessa irregularidade? E os senhores Tércio Ivan de Barros, Diretor da INFRAERO e Roberto Spinelli, Assessor de Tércio tiveram alguma participação nessas irregularidades? A senhora pode falar a respeito disso?

SRA. SILVIA TEREZINHA PFEIFFER: Sim. Em reunião até com o Fernando Ghignone, ele comentou, o comentário que ele fez... que o Spinelli poderia ir preso se a polícia fizesse o levantamento da LASELVA, estaria envolvido o Tércio Ivan de Barros que era do Aeroporto de Guarulhos na época.

Do Resultado Final da Sindicância CGU – Processo nº 00190.010010/2007-48

A Controladoria - Geral da União remeteu a esta Comissão Parlamentar de Inquérito o relatório final do Processo nº 00190.010010/2007-48, bem como a decisão do Exmo. Sr. Ministro de Estado do Controle e da Transparência, Jorge Hage Sobrinho.

O processo foi instaurado para investigar eventuais irregularidades na contratação entre INFRAERO e FS3, bem como na suspensão do contrato, e também para apurar as denúncias feitas contra

empregados da INFRAERO de favorecimento pessoal e recebimento de propina.

Incluiu-se ainda como objeto de investigação a contratação de adesivagem, com intuito de beneficiar a empresa Aeromídia Publicidade Ltda, em relação aos portões de 1 a 7 do Aeroporto de Brasília, fazendo contratação direta, quando havia mais interessados, e por valor abaixo do preço de mercado.

Baseado nas conclusões da Comissão de Sindicância iniciada através da Portaria da CGU nº 447, de 16 de abril de 2007, publicada no DOU de 18.04.2007, e nas recomendações da Assessoria Jurídica da Controladoria-Geral da União, contidas no Parecer nº 301/2007 ASJUR/CGU/PR, DECIDIU:

(...)

Pela recomendação de que se instaure nova comissão de sindicância para aprofundar as investigações acerca das condutas dos empregados (...), TÉRCIO IVAN DE BARROS, (...).

Dos sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito

O sigilo fiscal revelou que, no período compreendido entre os anos-calendário de 2003 a 2005, a relação entre movimentação financeira e rendimentos declarados variou entre 1,80 e 4,73. A movimentação financeira no referido período superou os rendimentos declarados em cerca de R$ 1,5 milhão.

Ademais, no ano de 2003, seus rendimentos líquidos, descontada a variação patrimonial, são pouco superiores a R$ 7 mil. Como seu cônjuge é

seu dependente e não declara rendimentos, todos esses aspectos indicam a possibilidade de omissão de rendimentos.

Cabe registrar o recebimento de dividendos, em 2004, de pouco mais de R$ 8 mil.

Diagramas constantes de volume anexo a este Relatório trazem o relacionamento telefônico e bancário do Sr. Tércio Ivan de Barros. Referidos diagramas explicitam a quantidade de ligações e o tempo em minutos consumido nessas chamadas. Ademais, mostram o número de transações financeiras e o montante em reais movimentado nas respectivas operações (Diagramas 05 e 12).

Pelo Diagrama 05, percebe-se relacionamento telefônico com os Srs. Roberto Spinelli e Marco Antônio Marques de Oliveira.

Novas informações foram disponibilizadas à CPI, já ao término dos trabalhos, que permitiram constatar outros vínculos telefônicos, a exemplo de chamadas originadas e/ou recebidas de pessoas e empresas ligadas à área de engenharia da Infraero: Armando Schneider Filho (assessor de Eleuza Terezinha), Clovis Antonio Lores Filho (mario de Eleuza Terezinha), Construtora Beter S/A, Via Engenharia S/A etc.

A exemplo de casos citados anteriormente, outras ligações telefônicas existem que necessitam ser mais detidamente analisadas. Portanto, torna-se imprescindível o envio desses dados à Polícia Federal.

Quanto ao sigilo bancário, até o término deste Relatório, a partir das informações disponibilizadas, não foi possível identificar transação suspeita.

NECESSIDADES IDENTIFICADAS

É necessário o compartilhamento dos sigilos transferidos à Comissão Parlamentar de Inquérito com o Departamento de Polícia Federal e com o Ministério Público Federal para que sejam utilizados nos procedimentos investigativos já instaurados por esses órgãos.

Ademais, deve-se perquirir acerca das licitações relativas à concessão de espaços à rede de livrarias La Selva, assim como de possível relacionamento suspeito existente entre o Sr. Tércio Ivan de Barros e o Sr. José de Oliveira Sobrinho, da ABMA.

18) QUALIFICAÇÃO DE CONDUTAS

O trabalho de investigação exposto neste Relatório forneceu a esta CPI elementos suficientes para concluir pela existência de indícios que permitem qualificar as condutas das pessoas citadas nos seguintes termos:

ADENAUHER FIGUEIRA NUNES – incurso no art. 317 (corrupção passiva) do Código Penal e no art. 9°, inciso VII (improbidade administrativa), da Lei n° 8.429, de 1992;

CARLOS ALBERTO CARVALHO – incurso no art. 288, caput, (quadrilha ou bando) e no art. 333 (corrupção ativa) do Código Penal;

DENISE MARIA AYRES ABREU – incursa nos arts. 299 (falsidade ideológica) e 347 (fraude processual) do Código Penal, e no art. 11, incisos I, II e IV (improbidade administrativa), da Lei n° 8.429, de 1992;

ÉRICA SILVESTRI DUTTWEILER – incursa no art. 89 (crime contra o procedimento licitatório) da Lei n° 8.666, de 1993, combinado com o art. 29 do Código Penal, e nos arts. 10, incisos V e VIII, e 11, II (improbidade administrativa), da Lei n° 8.429, de 1992.

ETTORE FERDINANDO CASÓRIA – incurso no art. 89 (crime contra o procedimento licitatório) da Lei n° 8.666, de 1993, e no art. 10, incisos V e VIII, combinado com o art. 3° (improbidade administrativa), todos da Lei n° 8.429, de 1992;

MARIÂNGELA RUSSO – incursa no art. 89 (crime contra o procedimento licitatório) da Lei nº 8.666, de 1993, combinado com o art. 29 do Código Penal, e nos arts. 10, incisos V e VIII, e 11, I e II (improbidade administrativa), da Lei nº 8.429, de 1992.

MÁRIO DE URURAHY MACEDO NETO – incurso no art. 288, caput, (quadrilha ou bando) e no art. 317 (corrupção passiva) do Código Penal e nos arts. 9º, inciso VII, e 11, inciso I (improbidade administrativa), da Lei nº 8.429, de 1992;

MICHEL FARAH – incurso no art. 89 (crime contra o procedimento licitatório) da Lei 8.666, de 1993, e no arts. 10, incisos V e VIII, combinado com o art. 3º (improbidade administrativa), todos da Lei nº 8.429, de 1992;

ROBERTO SPINELLI JÚNIOR – incurso nos arts. 89 (crime contra o procedimento licitatório) da Lei nº 8.666, de 1993, e nos arts. 10, incisos V e VIII, e 11, I (improbidade administrativa), todos da Lei nº 8.429, de 1992;

SÍLVIA PFEIFER – incursa no art. 288, caput (formação de quadrilha), art. 333 (corrupção ativa) do Código Penal, art. 1º, § 1º, I e II (lavagem de dinheiro) da Lei 9613 de 1998 e no art. 10, inciso IV, combinado com o art. 3º (improbidade administrativa) da lei nº 8429, de 1992.

TÉRCIO IVAN DE BARROS – incurso nos arts. 89 (crime contra o procedimento licitatório) da Lei nº 8.666, de 1993, e nos arts. 9º, inciso VII,

10, incisos V e VIII, e 11, I (improbidade administrativa), todos da Lei nº 8.429, de 1992.

19) ENCAMINHAMENTOS

Esta CPI decide encaminhar cópia do presente Relatório às seguintes autoridades, para as providências cabíveis:

1) ao Ministério Público da União, para as providências sugeridas no quadro-resumo constante do início do capitulo 9 deste Relatório;

2) ao Departamento de Polícia Federal, para as providências sugeridas no quadro-resumo constante do início do capítulo 9 deste Relatório;

3) ao Ministério da Defesa;

4) ao Comando da Aeronáutica;

5) à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC);

6) à Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária (INFRAERO);

7) ao Tribunal de Contas da União;

8) ao Presidente do Senado Federal;

9) à Casa Civil da Presidência da República;

10) à Controladoria Geral da União;

11) ao Juízo da 13ª Vara da Seção Judiciária do Distrito Federal (Ação Popular nº 2005.34.006389-1).

20) PROPOSIÇÕES LEGISLATIVAS DA CPI

Com base no que foi apurado e analisado nos relatórios apresentados por esta CPI, vários ajustes se mostram imprescindíveis na legislação brasileira. Afinal, esta é uma das principais funções de uma comissão parlamentar de inquérito: analisar fatos de interesse nacional e, com base em suas conclusões, propor aperfeiçoamentos à legislação vigente.

Assim, esta CPI apresenta três proposições legislativas grande importância para suprir as deficiências identificadas ao longo de seus cinco meses de investigação e análise. O principal objetivo delas é reforçar e valorizar a situação jurídica e econômica dos consumidores do serviço de aviação civil.

A primeira altera a Lei nº 11.182, de 2005, que criou a ANAC. O projeto traz inovações importantes. Em primeiro lugar, devolve ao Senado um poder que lhe foi indevidamente tirado, se compararmos a legislação brasileira com as norte-americana e inglesa, berços do modelo de agência reguladora adotado no Brasil: se é o Poder Legislativo que dá a palavra final sobre as políticas de aviação civil, por meio de lei, e se é o Poder Legislativo que aprova os nomes que comporão a ANAC, nada mais jurídico e politicamente lógico que o Legislativo também possa destituir tais dirigentes, já que eles nada mais fazem do que regulamentar e executar uma lei aprovada pelo Legislativo. Outra inovação necessária é a prestação de contas perante o Senado Federal, procedimento que também consta das leis norte-americana e inglesa e inexplicavelmente ausente da lei brasileira.

O segundo projeto altera a Lei nº 6.009, de 1973, que dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos.

As tarifas aeroportuárias e aeronáuticas são instrumentos fundamentais de gerenciamento da demanda pelos respectivos serviços. Além disso, devem financiar exclusivamente o próprio prestador, sob pena de assumirem natureza de tributo.

Desse ponto de vista, a rigidez das tarifas atualmente cobradas contribui significativamente para o desequilíbrio do sistema aéreo nacional, tendo em vista que não há qualquer incentivo para a utilização dos aeroportos com capacidade ociosa e para os horários livres dos aeroportos congestionados. Dessa forma, um número excessivo de vôos concentra-se nos horários de pico e em poucos aeroportos. Como a malha aérea é integrada, o congestionamento desses aeroportos repercute nos demais, provocando atrasos e cancelamentos de vôos em todo o País.

Na medida em que esses destinos e horários mais demandados sejam adequadamente precificados, haverá um incentivo para que os passageiros mais sensíveis ao preço, como os turistas, optem por aeroportos e horários ociosos, desafogando os aeroportos centrais, especialmente nos horários de pico. Tal providência permitirá que seja redimensionada a necessidade de expansão da infra-estrutura aeroportuária, uma vez que viabilizará uma utilização mais eficiente dos aeroportos já existentes.

Outra distorção decorre do chamado "Adicional de Tarifa Aeroportuária" (Ataero), instituído em 1989, que encarece em 50% as tarifas aeronáuticas e aeroportuárias e cujos recursos não constituem remuneração dos respectivos serviços. Trata-se, na verdade, de um verdadeiro tributo, que somente poderia ser instituído como contribuição de intervenção no domínio econômico. Destinados, em tese, a financiar a infra-estrutura aeroportuária e

aeronáutica como um todo, tais recursos acabam por ser contingenciados pelos órgãos responsáveis pela gestão orçamentária e financeira do governo federal.

Igualmente injustificável é a destinação de recursos oriundos da Tarifa de Embarque Internacional para o Tesouro Nacional, instituída em 1999. Pensada na época como uma forma de atenuar a crise cambial por que passava o País, tal medida, que drena recursos para fora do setor aéreo, eternizou-se, prejudicando o turismo internacional e a competitividade dos aeroportos brasileiros.

Nesse sentido, a proposta determina que as tarifas aeroportuárias e aeronáuticas sejam graduadas conforme o grau de saturação, a época e o horário de utilização dos respectivos serviços.

Tendo em vista a necessidade de desonerar as tarifas aeroportuárias e aeronáuticas e de assegurar que as respectivas receitas sejam destinadas exclusivamente a remunerar os prestadores de serviços, são revogadas a Lei nº 7.920, de 1989, que instituiu o Ataero, a Lei nº 8.399, de 1992, que estabeleceu sua destinação, e a Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, que destinou recursos da Tarifa de Embarque Internacional para o Tesouro Nacional.

O último projeto altera o CBA. O problema do congestionamento de aeroportos pode ser parcialmente mitigado pela adoção de critérios flexíveis de fixação de tarifas aeroportuárias, que onerem mais intensamente as datas e horários mais demandados em cada aeroporto, de modo a direcionar a demanda para outros aeroportos e horários.

A atuação dos órgãos reguladores, voltada para impedir o abuso do monopólio detido pelos operadores aeroportuários muitas vezes impede, no entanto, que as tarifas sejam elevadas ao nível de equilíbrio entre oferta e demanda. Além disso, a ausência de informações sobre a curva de demanda e a lentidão dos procedimentos dificultam a fixação de um valor adequado pelo órgão regulador.

A solução do problema tem sido a subdivisão da capacidade das pistas em unidades de tempo para pouso ou decolagem, denominados "*slots*", que são posteriormente atribuídos a empresas aéreas. Aproximadamente cem aeroportos já foram objeto desse procedimento, internacionalmente.

Diversos métodos de alocação de *slots* têm sido empregados nos diversos países. As avaliações já realizadas dos diversos métodos apontam no sentido da adoção das regras contidas na presente proposição.

Os *slots* devem constituir um direito de propriedade, suscetível de negociação entre as empresas aéreas, a fim de que possa ser adquirido ou alugado por aquela que apresente maior interesse na sua utilização, condição essencial à eficiência do sistema.

Sua vigência não deve ter um prazo determinado, pois isso desestimularia investimentos específicos por parte das empresas aéreas na medida em que se aproximasse o final do período. Além disso, a troca periódica de *slots* acarretaria descontinuidade de linhas e conexões existentes, em prejuízo não apenas das empresas, mas principalmente dos usuários.

A distribuição inicial de *slots* deve ser objeto de alienação por leilão público, de que todas as empresas possam participar em igualdade de

condições. A atribuição de *slots* às atuais usuárias resultaria em um benefício econômico sem contraprestação, o que violaria o princípio da vedação ao enriquecimento sem causa e prejudicaria as empresas concorrentes.

Os recursos arrecadados devem reverter em benefício do operador aeroportuário, a fim de que se criem incentivos econômicos para a realização de investimentos na expansão da infra-estrutura.

Caberá à Agência Nacional de Aviação Civil regulamentar os detalhes técnicos desse novo instituto e autorizar o seu emprego em cada caso. Nesse sentido, deverá ser revista a Resolução nº 1, de 2006, editada por aquela autarquia, que regulamentou o assunto.

Por fim, manifesto apoio aos projetos já apresentados na Casa voltados para ampliar os direitos dos passageiros em casos de *overbooking*, atrasos e cancelamentos de vôo.

As condições de atendimento aos passageiros do transporte aéreo brasileiro vêm sofrendo acentuado grau de deterioração ao longo dos últimos anos. Os usuários têm sido submetidos a um tratamento desrespeitoso e muitas vezes humilhante. Tal situação viola o Código de Defesa do Consumidor, segundo o qual, "os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos" (art. 22), havendo jurisprudência pacífica do Superior Tribunal de Justiça nesse sentido. O recebimento de uma indenização com fundamento no direito de consumidor exige, no entanto, que se acione o nosso moroso Poder Judiciário, o que desestimula muitos usuários.

No âmbito do direito aeronáutico, por outro lado, as garantias oferecidas ao passageiro são muito restritas. Ele somente tem direito ao reembolso de sua passagem ou a ser embarcado em outra aeronave, quando houver atraso superior a quatro horas ou cancelamento do vôo. Os direitos dos passageiros consagrados no CBA, entretanto, podem ser exercidos com maior celeridade uma vez que seu cumprimento é objeto de fiscalização pela ANAC, que pode multar administrativamente os transportadores que os infringirem.

Faz-se necessário ampliar os direitos dos passageiros consagrados no CBA, de tal modo a garantir-lhes uma justa compensação em caso de sua eventual violação. Com isso, pretende-se, também, estimular as empresas aéreas a adotarem as providências necessárias para a prevenção dos graves fatos que temos assistido.

Uma multa em benefício do passageiro deve ser fixada sempre que houver atrasos, cancelamentos de vôos ou extravio de bagagens, e será paga imediatamente, sem prejuízo de eventual indenização. É preciso alterar, ainda, os limites existentes para a responsabilidade civil do transportador, bem como os valores das multas aplicáveis pela ANAC, de tal modo a torná-los consentâneos com o atual estágio de desenvolvimento nacional.

Tanto a multa quanto a indenização serão devidas independentemente da culpa ou dolo do transportador. Isso já está consagrado no Código de Defesa do Consumidor. A relação jurídica do passageiro é com a empresa aérea e cabe a ela responder pelo inadimplemento de suas obrigações contratuais. A fim de assegurar recursos para o eventual pagamento dessas multas e indenizações ao passageiro, determinou-se sua inclusão no seguro obrigatório já existente.

Assim sendo, recomendo prioridade absoluta na tramitação dos Projetos de Lei no Senado nº 114, de 2004, nº 283, de 2007, nº 429, de 2007 e nº 533, de 2007, que tratam do tema. Seguem as propostas:

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº. , DE 2007

Altera a Lei 7.565/86, Código Brasileiro de Aeronáutica para prever a divulgação da lista de passageiros nos casos de acidentes aéreos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. O art. 88 da Lei 7.565, de 19 de novembro de 1986, passa a vigorar acrescido de § 2.º, renumerado o parágrafo único, com a seguinte redação:

"Art.
88.....
.....

§ 2º. Em caso de acidente aéreo, com ou sem vítimas, a lista de passageiros e tripulantes embarcados será imediatamente disponibilizada pela empresa transportadora, tão logo o acidente seja oficialmente confirmado pela Aeronáutica." (NR)

902

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

SENADORES TITULARES	ASSINATURA
Antônio Carlos Júnior (DEM-BA)	
Demóstenes Torres (DEM-GO)	
José Agripino (DEM-RN)	
Mário Couto (PSDB-PA)	
Sérgio Guerra (PSDB-PE)	
Tião Viana (PT-AC)	
João Pedro (PT- AM)	
Sérgio Zambiasi (PTB-RS)	
Renato Casagrande (PSB-ES)	
Leomar Quintanilha (PMDB-TO)	
Gilvam Borges (PMDB-AP)	
Wellington Salgado (PMDB-MG)	
vago (2)	
SENADORES SUPLENTES	**ASSINATURA**
Raimundo Colombo (DEM-SC)	
Romeu Tuma (PTB-SP)	
Tasso Jereissati (PSDB-CE)	
Ideli Salvatti (PT-SC)	
Sibá Machado (PT-AC)	
Inácio Arruda (PCdoB-CE)	
Romero Jucá (PMDB-RR)	
Valdir Raupp (PMDB-RO)	

903

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº, DE 2007

Altera a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil, para prever nova hipótese de perda de mandato de diretor, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 14 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar com as seguinte redação:

"**Art. 14**.....

.....

§ 3º Sem prejuízo do que prevêem a lei penal e a lei de improbidade administrativa, será causa da perda do mandato, por iniciativa do Senado Federal e mediante votação em plenário, a inobservância por Diretor das políticas estabelecidas para a aviação civil pelos Poderes Executivo e Legislativo.

904

§ 4º O Diretor-Presidente da ANAC prestará contas das atividades da Agência, anualmente, perante o Senado Federal. (NR)"

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor trinta dias após a data de sua publicação.

SENADORES TITULARES	ASSINATURA
Antônio Carlos Júnior (DEM-BA)	
Demóstenes Torres (DEM-GO)	
José Agripino (DEM-RN)	
Mário Couto (PSDB-PA)	
Sérgio Guerra (PSDB-PE)	
Tião Viana (PT-AC)	
João Pedro (PT-AM)	
Sérgio Zambiasi (PTB-RS)	
Renato Casagrande (PSB-ES)	
Leomar Quintanilha (PMDB-TO)	
Gilvam Borges (PMDB-AP)	
Wellington Salgado (PMDB-MG)	
Vago	
SENADORES SUPLENTES	**ASSINATURA**
Raimundo Colombo (DEM-SC)	
Romeu Tuma (PTB)	
Tasso Jereissati (PSDB-CE)	
Ideli Salvatti (PT-SC)	
Sibá Machado (PT- AC)	
Inácio Arruda (PCdoB-CE)	
Romero Jucá (PMDB-RR)	
Valdir Raupp (PMDB-RO)	

905

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2007

Altera a Lei 6.009, de 26 de dezembro de 1973, que dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências, e o Decreto-lei nº 1.896, de 17 de dezembro de 1981, que dispõe sobre a utilização de instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea, e revoga a Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, a Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992 e a Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, para desonerar as tarifas aeroportuárias e aeronáuticas e autorizar a sua gradação conforme o grau de saturação e o horário de utilização dos respectivos serviços.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 2º, 4º e 5º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, passam a vigorar com a seguinte redação:

"**Art. 2º** A utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços de cada aeroporto está sujeita ao pagamento de tarifas ao órgão, entidade ou empresa responsável pela sua administração.

Parágrafo único. As tarifas aeroportuárias serão aprovadas pela Agência Nacional de Aviação Civil, tendo em vista o grau de saturação de cada aeroporto, conforme a época do ano e o horário de utilização. (NR)"

906

"**Art. 4º** O responsável pela administração do aeroporto poderá cobrar preços específicos pela utilização de áreas civis, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços, não abrangidos pelas tarifas aeroportuárias. (NR)"

"**Art. 5º** No caso dos aeroportos diretamente administrados pelo Comando da Aeronáutica, os recursos provenientes do pagamento da tarifas e preços a que se referem os arts. 2º e 4º constituirão receita própria do Fundo Aeronáutico. (NR)"

Art. 2º O § 2º do art. 1º do Decreto-Lei nº 1.896, de 17 de dezembro de 1981 passa a vigorar com a seguinte redação:

"**Art. 1º** .....

§ 2º As tarifas referidas neste artigo serão graduadas conforme a saturação da infra-estrutura aeronáutica, tendo em vista a época do ano e o horário de utilização dos serviços. (NR)"

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

907

Art. 4º Revoga-se a Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, a Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992 e a Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, e o parágrafo único do art 37 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

SENADORES TITULARES	ASSINATURA
Antônio Carlos Júnior (DEM-BA)	
Demóstenes Torres (DEM-GO)	
José Agripino (DEM-RN)	
Mário Couto (PSDB-PA)	
Sérgio Guerra (PSDB-PE)	
Tião Viana (PT-AC)	
João Pedro (PT- AM)	
Sérgio Zambiasi (PTB-RS)	
Renato Casagrande (PSB-ES)	
Leomar Quintanilha (PMDB-TO)	
Gilvam Borges (PMDB-AP)	
Wellington Salgado (PMDB-MG)	
vago (2)	
SENADORES SUPLENTES	**ASSINATURA**
Raimundo Colombo (DEM-SC)	
Romeu Tuma (PTB-SP)	
Tasso Jereissati (PSDB-CE)	
Ideli Salvatti (PT-SC)	
Sibá Machado (PT-AC)	
Inácio Arruda (PCdoB-CE)	
Romero Jucá (PMDB-RR)	
Valdir Raupp (PMDB-RO)	

908

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2007

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para dispor sobre a distribuição de horários de pouso e decolagem (*slots*) em aeroportos congestionados.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

"**Art. 37-A.** O operador de aeroporto congestionado poderá, após autorização da autoridade de aviação civil, alienar, mediante leilão, direitos de pouso ou decolagem em datas e horários específicos (*slots*), que apresentem alta densidade de tráfego aéreo.

§ 1º Os *slots* integrarão o patrimônio de seus titulares e poderão ser livremente negociados em mercado secundário.

§ 2º No período abrangido por *slots*, somente serão autorizados, a aeronaves que não sejam titulares dos respectivos direitos, pousos de emergência.

§ 3º As autoridades de aviação civil e de controle do tráfego aéreo poderão, independentemente da

existência de *slots*, limitar ou reduzir temporariamente os pousos e decolagens em determinados aeroportos, a fim de promover a segurança da aviação civil ou da infra-estrutura aeroportuária."

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

SENADORES TITULARES	ASSINATURA
Antônio Carlos Júnior (DEM-BA)	
Demóstenes Torres (DEM-GO)	
José Agripino (DEM-RN)	
Mário Couto (PSDB-PA)	
Sérgio Guerra (PSDB-PE)	
Tião Viana (PT-AC)	
João Pedro (PT-AM)	
Sérgio Zambiasi (PTB-RS)	
Renato Casagrande (PSB-ES)	
Leomar Quintanilha (PMDB-TO)	
Gilvam Borges (PMDB-AP)	
Wellington Salgado (PMDB-MG)	
Vago	
SENADORES SUPLENTES	**ASSINATURA**
Raimundo Colombo (DEM-SC)	
Romeu Tuma (PTB)	
Tasso Jereissati (PSDB-CE)	
Ideli Salvatti (PT-SC)	
Sibá Machado (PT- AC)	
Inácio Arruda (PCdoB-CE)	
Romero Jucá (PMDB-RR)	
Valdir Raupp (PMDB-RO)	

910

CONTRIBUIÇÕES DA SUBCOMISSÃO DE MARCOS REGULATÓRIOS - Informações extraídas do relatório aprovado pela subcomissão

CAPÍTULO 9
1.2.1.1.1 AVIAÇÃO CIVIL

9.1 INTRODUÇÃO

Realizada em 13 de agosto de 2007, a audiência sobre aviação civil contou com a presença das seguintes autoridades:

- Exmo. Sr. Maj. Brig. Ar Ramon Borges Cardoso – Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Ministério da Defesa;

- Sr. Milton Sérgio Zuanazzi – Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC;

- Sr. Sérgio Maurício Brito Gaudenzi – Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO;

- Sr. José Márcio Mollo – Diretor-Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias – SNEA;

- Sr. João Quirino Júnior – Presidente Regional da Associação Brasileira de Agências de Viagens – ABAV/DF.

9.2 DIAGNÓSTICO ANALÍTICO DO SETOR

Considerando-se a apresentação inicial e as respostas aos diversos questionamentos feitos pelos Senadores, destacamos os seguintes pontos abordados pelos expositores:

Exmo. Sr. Maj. Brig. Ar Ramon Borges Cardoso – Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Ministério da Defesa:

O forte crescimento verificado no transporte aéreo nacional deve ser acompanhado dos correspondentes investimentos em infra-estrutura, o que depende de um adequado planejamento de ações. No âmbito do controle de tráfego aéreo, esse planejamento se dá em articulação e mediante atendimento das normas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

Nesse sentido, vem sendo internacionalmente implantado, de forma gradual, o sistema CNS-ATM, pelo qual o controle das aeronaves passará a ser feito por satélites, em vez de radares. Esse sistema já vem permitindo a redução da separação entre as aeronaves, o que viabiliza uma ampliação substancial do número de aeronaves que podem voar simultaneamente. A constelação de satélites que servirá de suporte ao sistema ainda não foi definida, mas poderá ser norte-americana, russa ou européia. As comunicações entre pilotos e controladores serão baseadas em dados, sem diálogos orais. A responsabilidade pelas rotas será dos pilotos e muitas rotinas serão automatizadas.

112

Nesse novo sistema, os recursos humanos terão um novo perfil, ainda não definido internacionalmente. Os satélites não têm capacidade para identificar aeronaves que não emitam um sinal próprio, ao contrário dos radares, que se baseiam na reflexão de sinais emitidos pelo próprio radar. Por esse motivo, o novo sistema não apresenta interesse militar, uma vez que aeronaves potencialmente inimigas não querem ser identificadas. Nesse sentido, a Aeronáutica entende que a gestão do controle do espaço aéreo deverá passar para a esfera civil a partir de 2017, quando o atual modelo começar a ser descontinuado.

Com relação ao atual sistema, há carência de recursos humanos, que somente poderá ser sanada em 2009. A manutenção dos equipamentos demanda aproximadamente 600 milhões de reais por ano, alocação que não tem ocorrido. Apesar disso, os equipamentos estão em permanente atualização. Ante a demanda prevista, haveria necessidade, entretanto, de ainda mais recursos, na ausência dos quais ficará limitado o crescimento da aviação brasileira.

Algumas das causas da crise recente foram atacadas. Os líderes do motim de março de 2007 foram denunciados e adquiriu-se um *software* capaz de quantificar e localizar precisamente a capacidade do sistema de controle de tráfego aéreo, o que permitirá o redesenho da malha aérea com maior eficiência.

Com relação ao controle de edificações na vizinhança dos aeroportos, a responsabilidade pelo licenciamento é das Prefeituras, após consulta à Aeronáutica. Evita-se demolir as edificações e estruturas irregulares, preferindo-se alterar os planos de vôo.

A imagem do Brasil na OACI e na FAA não foi abalada pelos eventos recentes, devido ao contato permanente existente com as áreas técnicas dessas instituições.

Sr. Milton Sérgio Zuanazzi – Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC:

A ANAC regula e fiscaliza todos os aspectos da aviação civil, com exceção do controle do espaço aéreo e da investigação de acidentes. A abordagem dos temas da aviação tem que ser sistêmica. A distribuição dos assentos na aeronave, por exemplo, é certificada por uma autoridade internacional e não pode ser alterada sem nova certificação, o que, por sua vez, depende de uma rigorosa análise dos aspectos de segurança.

A política deve ser única, mas as funções devem ser separadas. Esse modelo ideal não é plenamente praticado em nenhum lugar, mas o que dele mais se aproxima é o europeu. Nesse sentido, a ANAC não deveria exercer funções de planejamento e de fomento, que atualmente desempenha. Por outro lado, deveria ter competência para regular e fiscalizar o controle do tráfego aéreo, que atualmente é prestado pelo DECEA sem qualquer regulação ou fiscalização externa. Esse órgão, ou outro que o substituir, deverá ter autonomia financeira, o que atualmente não ocorre, inclusive com a ANAC. A investigação de acidentes pelo CENIPA é adequada, uma vez que a Aeronáutica não regula mais o setor. O planejamento, atualmente inexistente, deve ser feito pelo CONAC, que deve ter uma secretaria executiva própria, distinta da ANAC.

A ampliação do atendimento aos Municípios brasileiros depende da aprovação de projeto de lei que estabeleça a suplementação tarifária para a aviação regional, que foi extinta depois que o STF declarou inconstitucional o decreto anterior que regulava a matéria.

A ampliação do capital estrangeiro no setor, com vistas à capitalização das empresas, deve ser feita, pois o limite atual, de 20%, é muito baixo. A Europa foi mais longe e liberou a cabotagem.

A ANAC não tem culpa na crise atual. O Aeroporto de Congonhas foi estotado em 2000, com 48 pousos ou decolagens por hora, número que foi reduzido para 44 pela ANAC. Além disso, a lei assegura às empresas liberdade de vôo, respeitada a capacidade da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária. As empresas estavam despreparadas para a crise. A partir de abril de 2007, a Comissão Geral de Navegação Aérea (CGNA) passou a centralizar as informações, o que permitirá ao passageiro programar-se em casos de atraso.

O marco regulatório da aviação civil obedece a diretrizes contraditórias, pois o CBA, de 1986, é dirigista, enquanto a lei da ANAC, de 2005, é liberal.

Há falta de pessoal, uma vez que a lei determina o retorno de 20% dos militares à Aeronáutica a cada ano, e essas funções vêm sendo supridas por contratações temporárias e cargos em comissão, quando deveriam ser servidores de carreira.

Sr. Sérgio Maurício Brito Gaudenzi – Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO:

É preciso evitar a fragmentação excessiva do sistema de aviação civil, evitando-se a criação de muitos órgãos.

Não há qualquer restrição à criação de aeroportos estaduais e privados. Já a concessão das unidades da INFRAERO para a iniciativa privada depende de se encontrar um modelo institucional que assegure o

financiamento dos aeroportos deficitários, que são 57, em oposição aos 10 que são rentáveis.

Sr. João Quirino Júnior – Presidente Regional da Associação Brasileira de Agências de Viagens – ABAV / DF.

O setor das agências de viagem, que é responsável por 400.000 empregos e 82% da receita das empresas aéreas, tem perdido 40% de sua receita esse ano, em virtude dos acidentes aéreos, da redução da Varig, das promoções de passagens e da crise no tráfego aéreo. A instalação do conselho consultivo da ANAC é positiva, pois permite um diálogo com a sociedade.

9.3 CONCLUSÕES

Destacamos os seguintes pontos debatidos na audiência pública, que apontam para possíveis reformulações institucionais no setor:

- deve ser alterado o Código Brasileiro de Aeronáutica, para ampliar a participação de capital estrangeiro nas companhias aéreas[1];

- o controle de tráfego aéreo passará por uma profunda mudança conceitual, com a implantação do sistema CNS/ATM. O novo modelo ampliará substancialmente a capacidade da infra-estrutura aeronáutica, o que é fundamental para dar conta do crescimento da aviação comercial. Sua implantação deverá ser feita por um organismo civil, uma vez que ele não apresenta interesse militar;

[1] Deve-se anotar que recebeu parecer favorável da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania o Projeto de Lei do Senado nº 184, de 2004, de autoria do Senador Paulo Octávio, que altera para 49% o limite para a participação de estrangeiros no capital das empresas aéreas brasileiras. Tramitam também o PLS nº 258, de 2006, de autoria do Senador Valdir Raupp, e o PLS nº 259, de 2006, de autoria do Senador Tião Viana, os quais tramitam em conjunto e revogam integralmente as restrições à participação de capital estrangeiro em empresas brasileiras.

- o Ministério da Defesa deve estruturar-se para fazer o planejamento do setor aéreo, a ser aprovado pelo CONAC;

- a ANAC não deveria ter funções alheias às de regulação e fiscalização. Por outro lado, nessa área, sua competência deveria ser plena, abarcando inclusive o controle do espaço aéreo, independente de quem seja responsável pela sua execução;

- a determinação da lei de criação da ANAC no sentido de que os militares em exercício na Agência retornem à Força Aérea em 5 anos é profundamente nociva ao seu funcionamento;

- a ampliação da participação do capital externo nas empresas aéreas é importante para capitalizá-las;

- faz-se necessário reformular o Código Brasileiro de Aeronáutica, para adequá-lo às atuais diretrizes da política de aviação civil;

- deve-se estimular a participação de Estados, Municípios e da iniciativa privada na construção e gestão de aeroportos, assim como buscar um modelo de financiamento para os aeroportos deficitários da INFRAERO;

- deve-se estimular a participação de Estados e Municípios na gestão dos aeroportos;

- os aeroportos sob administração da INFRAERO devem ser privatizados, mediante concessões ou parcerias público-privadas.

917

ANEXO 9.1

Proposta legislativa da Subcomissão de Marcos Regulatórios

1.2.2 PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2007

Altera a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências, para revogar a exigência de que 20% dos militares em exercício na Agência retornem ao Comando da Aeronáutica a cada ano.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O parágrafo único do art. 22 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 22. .....

Parágrafo único. As gratificações a que se refere o *caput* deste artigo serão pagas àqueles militares designados pela Diretoria da ANAC para o exercício das atribuições dos cargos de Gerência Executiva, de Assessoria, de Assistência e Cargos Comissionados Técnicos da estrutura da ANAC. (NR)"

9/8

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revoga-se o § 1º do art. 46 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

JUSTIFICAÇÃO

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) foi criada no final de 2005, para substituir o antigo Departamento de Aviação Civil (DAC) na função de regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.

Trata-se de uma tarefa da maior complexidade e responsabilidade, de que depende a segurança e o conforto de um número de passageiros que só tem crescido nos últimos anos.

A lei de criação da ANAC aprovou um quadro de pessoal satisfatório, que será gradualmente preenchido por concursos públicos. Para que a transição fosse feita sem descontinuidade administrativa, determinou-se o exercício na Agência aos militares que trabalhavam no DAC, devendo seu retorno à Força Aérea ocorrer em cinco anos, à razão de 20% ao ano.

A experiência tem demonstrado, entretanto, que o prazo fixado pela lei é muito curto. Nenhuma organização é capaz de renovar todo seu quadro de pessoal em apenas cinco anos.

No caso específico da aviação civil, a carência no País de quadros civis formados torna inviável a rápida substituição dos profissionais militares

à razão de 20% ao ano. Além disso, é preciso que os novos servidores convivam com os antigos, a fim de que as rotinas e o conhecimento adquirido ao longo do tempo não se percam.

A aplicação dessa regra pode comprometer gravemente o funcionamento da ANAC, uma vez que esses profissionais são indispensáveis para a realização de atividades críticas para a segurança aeronáutica.

A presente proposição tem, portanto, o objetivo singelo de revogar o § 1º do art. 46 da lei de criação da ANAC, que contém a referida regra. Seria temerário fixar um novo prazo, em uma área tão sensível como é a da aviação civil. A substituição de militares por civis deve ser feita de forma gradual, evitando-se qualquer tipo de pressa que possa colocar em risco a segurança dos passageiros.

Contamos com o apoio dos ilustres pares para a rápida aprovação desse projeto, que visa contribuir para a segurança e a tranqüilidade dos usuários do transporte aéreo brasileiro.

20



EDIÇÃO DE HOJE: 944 PÁGINAS

17512/2007